

REVISTA

GC

GRANDES CONSTRUÇÕES

CONSTRUÇÃO, INFRAESTRUTURA, CONCESSÕES E SUSTENTABILIDADE



Nº 104 - NOV-DEZ/2023 | www.grandesconstrucoes.com.br

ESPECIAL

RODOVIAS

A PARTICIPAÇÃO PRIVADA NO
MODAL MAIS IMPORTANTE DO PAÍS



**CONTROLA VEÍCULOS EM ÁREAS
DE CONSTRUÇÃO E OBRAS VIÁRIAS**

Semáforo Solar Pare e Siga

Fácil instalação, mobilidade e portabilidade

Reprogramado de acordo com fluxo da obra

Dispensa Operadores

Baixo consumo e ótima autonomia

Maior segurança

Fácil Manutenção

**Ecosemáforo
DS 7200 GPS**

**Ecosemáforo
DSC 7300 GPS**



SOBRATEMA
Conhecimento que Constrói

**Associação Brasileira de Tecnologia
para Construção e Mineração**

Conselho de Administração

Presidente:
Afonso Mamede (Filcam)

Vice-Presidentes:
Carlos Fugazzola Pimenta (CFP Consultoria)
Eurimilson João Daniel (Escad)
Francisco Souza Neto (Alya Construtora)
Jader Fraga dos Santos (Ytaquit)
Juan Manuel Altstadt (Herrenknecht)
Múcio Aurélio Pereira de Mattos (Entersa)
Octávio Carvalho Lacombe (Lequip)

Paulo Oscar Auler Neto (Paulo Oscar Assessoria Empresarial)
Silvimar Fernandes Reis (S. Reis Serviços de Engenharia)

Conselho Fiscal

Carlos Arasanz Loeches (Eurobrás) – Everson Cremonese (Metsu) – Marcos Bardella (Shark)
Perminio Alves Maia de Amorim Neto (Getefex) – Rissaldo Laurenti Jr. (Würth)
Rosana Rodrigues (Epiroc)

Diretoria Regional

Domage Ribas (PR) (Crasa) – Genésio Edson Magno (RJ / ES) (Magno Engenharia e Consultoria) – Jordão Coelho Duarte (MG) (Skava-Minas) – José Luiz P. Vicentini (BA / SE) (Terrabrás) – Marcio Bozzetti (MT) (MITSUL) – Rui Toniolo (RS / SC) (Toniolo, Busnelo)

Diretoria Técnica

Adriano Correia (Wirtgen/Ciber) – Alcécio Colombo (Automec) – Agnaldo Lopes (Consultor)
Alessandro Ramos (Ulma) – Alexandre Mahfuz Monteiro (CMLZ) – Amadeu Proença Martinelli (W.P.X. Locações) – Américo Renê Giannetti Neto (Consultor) – Anderson Oliveira (Yanmar)
Benito Francisco Bottino (Minério Telas) – Carlos Eduardo dos Santos (Dyapac) – Carlos Magno Cascelli Schwencck (Barbosa Mello) – Chrystian Moreira Garcia (Komatsu) – Daniel Brugioni (Mills) – Daniel Poll (Liebherr) – Edson Reis Del Moro (Hochschild Mining) – Eduardo Martins de Oliveira (Santiago & Cintra) – Fabrício de Paula (Scania) – Felipe Cavalieri (BMC Hyundai) – Gustavo Rodrigues (Brasif) – Ivan Montenegro de Menezes (New Steel) – Jorge Glória (Comingersoll) – Luiz Carlos de Andrade Furtado (Consultor) – Luiz Gustavo Cestari de Faria (Terex) – Luiz Gustavo R. de Magalhães Pereira (Tracbel) – Luiz Marcelo Daniel (Volvo)
Mariana Pivetta (Cummins) – Maurício Briard (Loctrator) – Paula Araújo (New Holland) – Paulo Trigo (Caterpillar) – Renato Torres (XCMG) – Ricardo Fonseca (Sotref) – Ricardo Lessa (Lessa Consultoria) – Rodrigo Domingos Borges (Sertrading) – Rodrigo Konda (Consultor) – Roque Reis (Case) – Silvío Amorim (Schwing) – Thomas Spana (John Deere) – Walter Rauen de Sousa (Bomag Marini) – Wilson de Andrade Meister (Ivai) – Yoshio Kawakami (Raiz)

Gerência de Comunicação e Marketing

Renato L. Grampa

Gerência Comercial

Renato Tedesco

Assessoria Jurídica

Marcio Recco

Conselho Editorial

Comitê Executivo: Silvimar Fernandes Reis (presidente)
Alexandre Mahfuz Monteiro – Eurimilson Daniel – Norwil Veloso
Paulo Oscar Auler Neto – Perminio Alves Maia de Amorim Neto

Produção

Editor: Marcelo Januário

Jornalista: Melina Fogaça

Revisão Técnica: Norwil Veloso

Publicidade: Evandro Risério Muniz, Felipe Sousa Baptista e Suzana Scotini Callegas

Produção Gráfica: Diagrama Comunicação

A Revista **Grandes Construções** é uma publicação dedicada a obras de infraestrutura (transporte, energia, saneamento, habitação, rodovias e ferrovias), construção industrial (petróleo, papel & celulose, indústria, siderurgia e mineração), construção imobiliária (sistemas construtivos, programas de habitação popular), tecnologia da informação, telecomunicações e sustentabilidade ambiental na construção, entre outras. As opiniões e comentários de seus colaboradores não refletem, necessariamente, as posições da diretoria da SOBRATEMA.

Todos os esforços foram feitos para identificar a origem das imagens reproduzidas, o que nem sempre foi possível. Caso identifique alguma imagem que não esteja devidamente creditada, comunique à redação para retificação e inserção do crédito.

Endereço para correspondência:

Av. Francisco Matarazzo, 404, cj. 701/703 – Água Branca

São Paulo (SP) – CEP 05001-000

Tel.: (55 11) 3662-4159



www.grandesconstrucoes.com.br

EDITORIAL	5
CICLO DE CONCESSÕES COMPLETA 30 ANOS	6
RETOMADA DOS INVESTIMENTOS É VITAL PARA O PAÍS	14
“É IMPORTANTE AUMENTAR A DISPUTA PELAS CONCESSÕES”	20
LEVANTAMENTO DE INVESTIMENTOS E OBRAS	26
ARTERIS INTERVIAS	27
ARTERIS LITORAL SUL	28
ARTERIS PLANALTO SUL	30
ARTERIS RÉGIS BITTENCOURT	32
ARTERIS VIAPAULISTA	33
AUTOPISTA FERNÃO DIAS	34
AUTOPISTA FLUMINENSE	36
CCR AUTOBAN	37
CCR MSVIA	39
CCR SPVIAS	40
CCR VIACOSTEIRA	41
CCR VIALAGOS	42
CCR VIAOESTE	43
CCR VIASUL	45
ECO135	46
ECORODOVIAS	47
ECOVIAS DOS IMIGRANTES	48
EIXO	49
RENOVIAS	50
RODOANEL OESTE	52
ROTA DAS BANDEIRAS	53
ROTA DO OESTE	54
SPMAR	56

Capa: Participação do capital privado vem garantindo melhorias na malha rodoviária concedida no país (Imagem: EcoRodovias)



TRAZEMOS TECNOLOGIA E FORÇA PARA VOCÊ CONSTRUIR O FUTURO

Os motores e componentes Cummins levam durabilidade, resistência e sustentabilidade para você diminuir os custos de operação.



**PARA UM
MUNDO QUE
NÃO PARA**



cumminsbrasil



Cummins Latin America

TECNOLOGIAS INTEGRAM AGENDA DAS CONCESSIONÁRIAS BRASILEIRAS

Estudo recente publicado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) lista diversas inovações que já têm se tornado realidade nas rodovias nacionais, incluindo medidas ligadas à conectividade e sistemas inteligentes de transporte, compostos por aplicações capazes de realizar o monitoramento do tráfego, condições meteorológicas e pontos críticos, controle de velocidade, pesagem em movimento alta velocidade (HS-WIN) e prevenção ao roubo de cargas, bem como a utilização de sistemas autônomos, em que os veículos e a via trocam informações, permitindo melhorias na trafegabilidade e segurança.

Outro ponto de avanço importante no modal é a adoção de sistemas de cobrança eletrônica das tarifas, reduzindo a necessidade de paradas, assim como melhoria nas obras realizadas, com processos mais ágeis e utilização de pavimentação de maior qualidade e durabilidade, como asfalto-borracha e RAP, por exemplo. O maior uso de dados na prevenção de acidentes também tem permitido um levantamento mais detalhado dos pontos críticos nas rodovias nacionais e, assim, prevenido a ocorrência de acidentes.

Segundo a CNT, todas essas iniciativas integram a agenda das concessionárias brasileiras e, em conjunto com o decreto nº 10.648/2022, que instituiu o programa Inov@BR87, têm incen-

tivado a modernização das rodovias, de modo a trazer maior segurança viária, fluidez de tráfego e soluções tecnológicas para os problemas das operações. "As ações realizadas no âmbito do programa têm como objetivos a melhoria na eficiência logística por meio do aumento da conectividade, segurança e fluidez da malha", diz a entidade.

Nesse rol, uma das iniciativas de maior destaque e que tem passado a integrar os novos contratos de concessão é a tecnologia "free flow", que elimina a necessidade de praças de pedágio. Com o uso de pórticos que calculam a quilometragem percorrida pelos veículos, o sistema eletrônico permite a cobrança de tarifas proporcionais ao deslocamento. A solução utilizada permite uma série de melhorias no serviço prestado pelas concessionárias, como redução de custos, cobrança mais justa e igualitária para o usuário, aumento da fluidez, redução no consumo de combustíveis e, por consequência, menor emissão de gases poluentes.

O uso dessas tecnologias tende a trazer grandes ganhos no que tange à redução de custos de operação e à melhoria dos serviços prestados, buscando mudar a realidade da malha rodoviária brasileira, historicamente afetada por problemas de infraestrutura e falta de investimentos, como o leitor pode conferir neste especial da **Revista Grandes Construções**. Boa leitura.





CICLO DE CONCESSÕES COMPLETA 30 ANOS

A partir de um comparativo de rodovias, estudo da CNT evidencia como a participação da iniciativa privada tornou-se crucial para a infraestrutura de transporte no Brasil

Lançado este ano pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), o estudo “Parceria Rodovias: a provisão de infraestruturas de transporte pela iniciativa privada” mostra os benefícios sociais e econômicos que o programa de concessões rodoviárias – que acaba de completar 30 anos – trouxe para o setor de transporte e logística, evidenciando como a participação da iniciativa privada tornou-se prerrogativa para viabilizar a infraestrutura rodoviária no Brasil, que é responsável pela movimentação de 65% do volume de cargas e de 95% dos

passageiros no país.

Segundo o Índice de Competitividade Global (ICG), produzido pelo Fórum Econômico Mundial, em 2019 o Brasil se encontrava na 69ª posição entre 141 países analisados no que diz respeito à conectividade das rodovias. Além disso, estima-se que, em 2022, o país possua 1,72 milhão de km de rodovias, sendo 213,5 mil km pavimentados (12,4% do total), 1,35 milhão de km não pavimentados (78,5%) e 157,3 mil km de rodovias planejadas (9,1%).

Já em termos de qualidade da in-

fraestrutura, no comparativo global do ICG 2019 o Brasil se posicionou no 116º lugar entre 141 países. Segundo a Pesquisa CNT de Rodovias 2022, da extensão total avaliada (110.333 km) 66% apresentaram algum tipo de problema, seja em Pavimento, Sinalização ou Geometria da Via. Aproximadamente 25% desse total foi classificado como “Ruim” ou “Péssimo”.

Segundo os dados apresentados na Pesquisa, as condições da superfície das vias acarretam um aumento de 37,1% nos custos operacionais. Em contrapar-

tida, as rodovias concedidas tiveram 48,1% da extensão pesquisada com algum tipo de problema no pavimento, resultando em um incremento de 17,8% nos custos operacionais.

Além dos problemas estruturais, o país também possui baixa densidade da malha pavimentada quando comparado com outros países de dimensões continentais – apenas 25 km para cada mil km quadrados. Para a confederação, a extensão de rodovias não pavimentadas e os problemas de infraestrutura das já pavimentadas revelam a necessidade de investimentos em expansão e manutenção da malha. “O debate sobre as concessões é central, uma vez que o orçamento público federal direcionado para investimentos em infraestrutura de transporte tem se tornado progressivamente mais restrito”, anota.

De acordo com a CNT, os recursos do orçamento federal para investimentos em rodovias caíram 74,3% entre 2012 e 2022. No ano passado, o percentual de investimento público em transporte foi de apenas 0,09% do PIB, sendo que a infraestrutura de transporte rodoviário recebeu apenas 0,06% do PIB. Nesse quadro, a entidade estima que são necessários R\$ 50,66 bilhões para a recuperação da malha federal sob administração pública, montante muito superior aos R\$ 15,23 bilhões autorizados no orçamento da União para rodovias em 2023, o que reforça a importância da complementariedade do capital privado. “Há complementariedade entre a provisão de infraestruturas pela iniciativa privada e pelo setor público”, diz Vander Costa, presidente da CNT. “Se, de um lado, nem todas as rodovias nacionais são atrativas para a iniciativa privada, por outro o investimento público eficiente e bem-planejado traz ganhos de produtividade e atrai a iniciativa privada, em um ciclo virtuoso de desenvolvimento.”

BENEFÍCIOS

O documento compara as rodovias federais sob gestão pública e privada no que se refere a investimentos, qualidade, segurança, serviços, tecnologia, gestão, governança e sustentabilidade. “A qualidade da infraestrutura rodoviária está associada a uma série de benefícios econômicos e sociais, como a redução de custos operacionais, índices de acidentes, tempo de viagem e emissão de poluentes”, aponta a entidade.

No período de 2016 a 2022, as rodovias federais concedidas receberam em média 2,3 vezes mais investimentos por km que as administradas pelo poder público. Desde 2018, essa proporção vem aumentando, sendo que em 2021 os investimentos realizados pelas concessionárias foram 3,4 vezes superiores aos investimentos públicos e, em 2022, 3,8 vezes. No ano passado, as concessionárias investiram R\$ 486,55 mil/km em rodovias federais, enquanto os investimentos públicos alcançaram R\$ 127,42 mil/km.

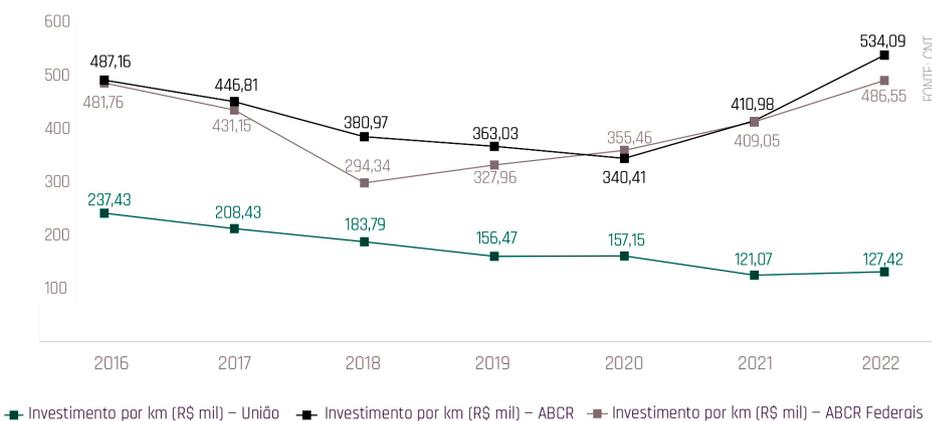
Para a confederação, o modelo de concessões influencia positivamente na qualidade rodoviária, pois os contratos de longo prazo definem investimentos e padrões de desempenho a serem se-

guidos pelas concessionárias. Em 2022, 67,1% da extensão da malha federal concedida avaliada pela CNT foi classificada como “Ótimo” ou “Bom”. No caso das rodovias sob gestão pública, somente 32,4% atingiram este patamar. Após os primeiros cinco anos de concessão, a extensão das rodovias concedidas com estado geral avaliado como “Ótimo” ampliou-se em mais de 76%, passando de 16,7% no 1º ano da concessão para 29,4% no 5º ano.

As rodovias concedidas também são mais seguras. O estudo revela que, entre 2018 e 2021, o número de fatalidades em rodovias federais sob gestão pública foi 40% maior do que nas rodovias sob concessão, de 4,69 contra 3,35 a cada 100 milhões de veículos x km viajados. “Entre 2010 e 2021, as concessões federais tiveram redução de 61% no Índice de Mortalidade, que passou de 1,41 morte a cada 100 milhões de veículos x km viajados em 2010 para 0,55 em 2021”, detalha a CNT.

De acordo com a confederação, o modelo de concessões cria ainda incentivos a melhorias na gestão e governança, graças especialmente à vinculação do desempenho da concessionária à re-

EVOLUÇÃO DOS INVESTIMENTOS EM RODOVIAS* – PÚBLICO FEDERAL E CONCESSIONÁRIAS – 2016 A 2022

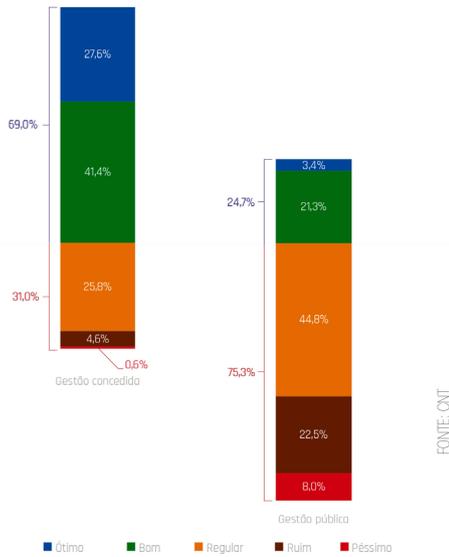


Fonte: Elaboração CNT, com dados do Siga Brasil e da ABCR.

*Valores atualizados pelo IPCA de abril de 2023.

▲ Para a CNT, complementariedade de investimentos pela iniciativa privada e pelo setor público é fundamental para o modal

CLASSIFICAÇÃO DO ESTADO GERAL DAS RODOVIAS BRASILEIRAS, POR TIPO DE GESTÃO



▲ Comparativo das condições das rodovias mostra que os trechos concedidos são mais bem-avaliados, como mostra a Pesquisa CNT 2022

ceita. Do ponto de vista de inovação, o trabalho cita a adoção de instrumentos capazes de tornar a execução contratual mais “rigorosa” e, ao mesmo tempo, mais “responsiva” às mudanças que podem ocorrer durante a vigência. Alguns exemplos incluem a adoção de regras de governança corporativa aderentes aos padrões internacionais, a utilização de mecanismos mais rígidos para alterações contratuais e a introdução do estoque

de melhorias. “Nos contratos mais recentes, verifica-se uma crescente preocupação em garantir a justiça tarifária, feita via aplicação do desconto para usuário frequente (DUF) e diferenciação tarifária para trechos em pista simples e dupla”, frisa.

Além disso, parte do valor arrecadado com a cobrança de tarifas é direcionada à sociedade por meio de impostos. Em 2021, foram arrecadados R\$ 362,47 milhões em Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN). Também a adoção de ações inseridas na agenda ESG é cada vez mais valorizada por clientes, acionistas, financiadores e sociedade. “E os contratos de concessão, sobretudo os mais recentes, possuem exigências que incentivam práticas mais sustentáveis”, destaca a CNT.

A confederação destaca que rodovias bem-conservadas reduzem o consumo de combustível e, conseqüentemente, a emissão de gases. “A exploração de trechos rodoviários por uma concessionária também oferece a oportunidade de maior utilização de tecnologia e processos inovadores”, ressalta o estudo. “O modelo cria incentivos para a inovação e o desenvolvimento tecnológico, uma vez que

o concessionário pode obter benefícios com a redução dos custos operacionais ou melhoria da qualidade dos serviços.”

SOLUÇÕES

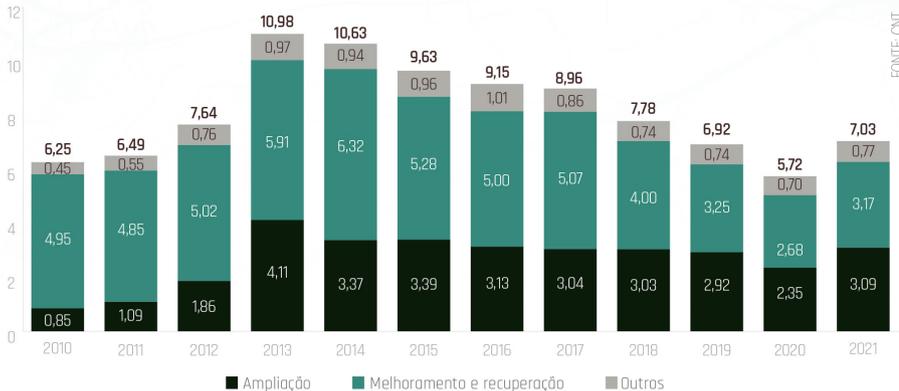
Apesar das evidências apontarem uma oferta de infraestrutura em melhores condições, na visão da CNT a participação privada no setor ainda é pouco expressiva. “Apenas 19,8% da malha pavimentada federal é administrada por meio desse modelo de gestão e os investimentos na malha pública estão bem aquém das necessidades do país”, observa.

Para a confederação, é evidente que somente com o aumento dos recursos públicos e privados, executados de maneira planejada e continuada, será possível reverter o atual déficit de infraestrutura. “Por razões políticas e econômicas, há pouco espaço para que o governo consiga aumentar substancialmente os recursos destinados ao setor no curto prazo”, acentua. “Esse fato reforça a importância de se fortalecer a agenda de concessões.”

Nesse sentido, o estudo da CNT propõe soluções para aprimorar as parcerias no setor. A primeira é a construção de uma política de Estado em que a iniciativa privada amplie e garanta a execução dos recursos orçamentários destinados à malha sob gestão pública. “Para mitigar os efeitos negativos dos interesses políticos e a complexidade inerente à estruturação de projetos de concessões, é imperativa a construção de uma política que seja uníssona e pragmática quanto à participação da iniciativa privada como um dos pilares para o desenvolvimento da infraestrutura de transporte”, reforça a CNT.

Isso inclui priorizar e dar continuidade aos leilões dos projetos já qualificados no Programa de Parcerias de Investimento (PPI), em processo de estrutu-

INVESTIMENTO EM RODOVIAS NO BRASIL PELOS CONCESSIONÁRIOS, POR TIPO DE INTERVENÇÃO* R\$ BILHÕES



Fonte: Elaboração CNT, com dados da ABCR.

*Classificação fornecida pela ABCR. **A preços de abril de 2023.

▲ Investimentos de concessionárias vêm crescendo, mas ainda são insuficientes frente às necessidades

Revista

M&T

Mercado & Tecnologia

ANUNCIE

**QUALIDADE EDITORIAL,
CREDIBILIDADE,
REGULARIDADE**

REVISTAMT.COM.BR



@REVISTAMT1



@REVISTA_MT



@REVISTAMT1

**SITE + 10 MIL VISITANTES
ÚNICOS/MÊS.**

**REVISTA IMPRESSA + DE
50 MIL EXEMPLARES/ANO.**

**REVISTA DIGITAL + DE 275
EDIÇÕES DISPONÍVEIS
NO SITE E ISSUU**

**MAIS INFORMAÇÕES | (11) 3662-4159
PUBLICIDADE@SOBRATEMA.ORG.BR**





ração ou em fase avançada de estudos (recorrendo às PPPs para projetos economicamente inviáveis na modalidade de concessão pura). Outro ponto destacado é a concretização de relicitação dos contratos aderentes ao mecanismo de devolução amigável ou por meio de solução alternativa, como a transferência assistida ou renegociação dos contratos.

Para tornar os leilões atrativos a um maior número de interessados, a CNT recomenda medidas como o estímulo à participação de empresas internacionais, estruturação de projetos adequados para empresas de menor porte e garantia de segurança jurídica. “Também é necessário dar celeridade à implementação do “free flow” e incentivar a exploração de receitas acessórias, bem como outras medidas que possam reduzir o valor da tarifa para os usuários”, enumera.

Segundo a confederação, o cenário atual mostra que o Estado não será capaz de investir em níveis compatíveis para prover as melhorias necessárias em infraestrutura de transporte na urgência demandada. “A participação da iniciativa privada é essencial para que, em complementaridade ao investimento público, seja possível eliminar gargalos e posicionar o país como uma economia mais competitiva, globalizada e sustentável”, delineia.

Um segundo desafio é como viabilizar a expansão da malha concedida. “Sob a perspectiva de curto prazo, deve-se priorizar e dar continuidade aos leilões dos projetos já qualificados no PPI e em processo de estruturação, assim como os em curso nas esferas estaduais e municipais”, sublinha a confederação, destacando que atualmente existem 12 projetos federais em estágio avançado, que, juntos, totalizam mais de 8,4 mil km e cerca de R\$ 90 bilhões em investimentos. “Além deles, estão em estudo outros 13,3 mil km que devem ser priorizados

para leilão até o final de 2024”, informa.

A CNT destaca a necessidade de um investimento mínimo de R\$ 865 bilhões, aproximadamente 8,7% do PIB de 2022, para a melhoria da infraestrutura em todas as modalidades de transporte. Para o transporte rodoviário, o investimento mínimo estimado é de R\$ 220 bilhões. Atualmente, há 75 projetos nas esferas federal, estadual e municipal, que superam os 26,5 mil km de rodovias sob gestão privada.

Incertezas jurídico-regulatórias também têm imposto desafios para a exe-

cução de projetos e para o avanço do programa de concessões. Para reverter esse quadro e tornar os acordos de longo prazo firmados entre público e privado mais estáveis e atrativos, há necessidade de definição e aplicação de procedimentos administrativos uniformes e isonômicos. “Especificamente, joga-se luz sobre a implementação recente do Regulamento de Concessões Rodoviárias (RCR), que tem o objetivo de unificar, padronizar e simplificar o marco regulatório dos contratos de concessões rodoviárias federais. Além disso,

PROGRAMA DE PARCERIAS PRIVADAS DE RODOVIAS É O MAIOR EM EXTENSÃO NO PAÍS

O programa federal de parcerias privadas de rodovias é, atualmente, o maior em extensão (13 mil km). No âmbito estadual, São Paulo é o estado que possui a maior malha concedida. O programa paulista foi iniciado em 1997 e possui 20 contratos vigentes, leiloados em quatro etapas e que perfazem 7,3 mil km. Os estados do Rio Grande do Sul, Mato Grosso, Bahia e Minas Gerais também contam com malhas concedidas relevantes, predominando trechos de menor extensão e menos intensivos em investimentos. Já Espírito Santo, Mato Grosso do Sul, Pernambuco e Rio de Janeiro também possuem rodovias administradas pelo setor privado. A capital fluminense é a única com projetos na esfera municipal.

Com relação ao futuro das concessões no Brasil, espera-se uma expansão significativa da malha concedida. Até 2025, a expectativa é que mais de 21 mil km de rodovias federais estejam concedidas, com investimento mínimo de R\$ 120,2 bilhões. Caso isso se concretize, 46,7% da malha federal pavimentada estará sob gestão privada.



▲ Com 7,3 mil km, São Paulo é o estado que possui a maior malha concedida

FAÇA UMA ALIANÇA COM AS EMPRESAS E PROFISSIONAIS MAIS INFLUENTES DA CONSTRUÇÃO, LOCAÇÃO E MINERAÇÃO.



JUNTE-SE ÀS EMPRESAS E PROFISSIONAIS MAIS IMPORTANTES DO MERCADO.

Há 35 anos a Sobratema reúne um seleto grupo de associados para discutir, desenvolver e compartilhar conhecimentos, inovação, tecnologia, oportunidades de negócio e responsabilidade socioambiental.

Você é uma • construtora, • mineradora, • empresa de terraplenagem, • pavimentação, • demolição ou • locadora de equipamentos pesados? Então essa é a sua chance! Associe-se à Sobratema em 2023 e garanta 12 meses de isenção na contribuição associativa.

Não perca tempo, aproveite essa chance única de fortalecer seu negócio e se destacar no mercado. Faça parte da comunidade Sobratema!

ACESSE: sobratema.org.br



Mobilizando Forças que Constroem



recomenda-se a adoção de mecanismos legais e contratuais para a resolução de conflito de competências”, comenta a CNT, que critica a pluralidade de órgãos envolvidos no ciclo das concessões de rodovias, a captura das agências reguladoras por interesses políticos e privados e a falta de alinhamento institucional.

VIABILIDADE

A viabilidade financeira é outra questão central, inerente aos contratos de parceria. Até o momento, o mote orientador dos projetos leiloados priorizou trechos com maior volume de tráfego e que, naturalmente, tendem a ser autos-sustentáveis e atrativos para o investidor. “Dificilmente se conseguirá replicar o modelo para o restante das rodovias federais, predominantemente de baixo volume de tráfego”, diz o paper da CNT. “Assim, é fundamental que se discutam os padrões de Capex e Opex desejados para os trechos de menor fluxo de veículos, de modo que a tarifa seja capaz de remunerar o serviço de exploração rodoviária.”

Esses segmentos requerem menores investimentos em aumento de capacidade, o que atualmente possui um peso expressivo nas obrigações previstas nos contratos vigentes. “Desse modo, pode-se pensar em uma maior orientação para serviços de recuperação e manutenção, em detrimento de vultosas obras de ampliação de capacidade, executadas somente em casos específicos ou mediante o atingimento de gatilhos volumétricos”, complementa. “Além disso, a necessidade de se avançar com estudos e discussões sobre novos arranjos contratuais para transferência de rodovias é outro aspecto que se coloca de forma central para viabilizar futuros projetos.”

Atualmente, as PPPs de aporte têm ganhado destaque. Nesse modelo, o

governo se compromete a realizar desembolsos em favor da concessionária na fase de obras e, dessa maneira, possibilita, ao mesmo tempo, alavancar a extensão de rodovias concedidas e mitigar o risco de inadimplência percebido pelos privados e o comprometimento fiscal de longo prazo. “Voltado essencialmente para as rodovias de menor

porte, uma alternativa que pode ser explorada são as PPPs de manutenção, com maior foco na conservação, prazos contratuais mais curtos e a remuneração ao concessionário oriunda de uma estrutura híbrida de cobrança via pedágio e pagamento por disponibilidade, a depender das expectativas de demanda do projeto”, aponta a entidade.

MODELAGEM PREVÊ DUAS MODALIDADES DE CONCESSÕES

No que se refere à infraestrutura rodoviária, a delegação dos serviços no Brasil tem ocorrido mediante duas modalidades de contratação, que pressupõem a transferência da exploração de ativo por prazo determinado e posterior devolução ao poder público.

De acordo com a CNT, a concessão comum consiste em um contrato de longo prazo firmado entre o governo e um parceiro privado, cujo escopo pode incluir operação, recuperação, conservação, melhoria e/ou ampliação da capacidade. Regida pela lei nº 8.987/1995, a receita tem origem na cobrança de pedágio, que remunera os investimentos e os custos operacionais da concessionária.

Já a parceria público-privada (PPP) se diferencia pelo fato de existir uma contraprestação pecuniária pelo do poder concedente. As PPPs são ainda pouco utilizadas em rodovias, restritas basicamente a iniciativas estaduais. A lei nº 11.079/2004, que define as normas para contratação de PPP, permite contratos em duas modalidades. A primeira (concessão patrocinada), prevê a cobrança tarifária. “No entanto, essa fonte não é suficiente para remunerar o concessionário ao longo da vigência contratual”, aponta a entidade. “De modo a garantir a atratividade do projeto, existe a complementação das receitas via aportes de recursos públicos, denominados de contraprestações.”

A segunda categoria é a concessão administrativa, na qual existe um contrato para a prestação de serviços dos quais a administração pública é usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens. “Nesse modelo, a remuneração do concessionário ocorre total ou parcialmente por recursos públicos, em situações que não é possível ou conveniente a cobrança de tarifas dos usuário”, explica.



▲ Além da concessão comum, a delegação dos serviços rodoviários no Brasil tem ocorrido mediante PPPs



CONHEÇA NOSSOS CURSOS **IN COMPANY** | INSTITUTO OPUS

CONHECIMENTO PERSONALIZADO PARA SUA EMPRESA,
ATENDENDO ÀS DEMANDAS DO MERCADO!

SOLICITE UM ORÇAMENTO

Se preferir, ligue: (11) 3662-4159
ou envie e-mail opus@sobratema.org.br





RETOMADA DOS INVESTIMENTOS É VITAL PARA O PAÍS

Nova política de concessões busca tornar os contratos mais seguros e economicamente sustentáveis, garantindo a modicidade das tarifas e o estímulo aos investimentos

Em junho, o Ministério dos Transportes apresentou um novo modelo de concessões rodoviárias visando tornar os contratos mais seguros e sustentáveis do ponto de vista econômico e financeiro. De acordo com a pasta, a necessidade da mudança surgiu da urgência de simplificar o modelo de concessões de rodovias para atrair mais investidores. Entre os desafios identificados pela gestão estavam a baixa performance dos contratos de concessão, a demora no processo de relicitação (devolução

amigável) e novos estudos e, ainda, a insatisfação dos usuários com a baixa execução de obras em contrapartida ao valor tarifário.

Para Rosane Menezes Lohbauer, sócia do escritório Souza Okawa, o governo sinaliza entender que a retomada dos investimentos em infraestrutura é essencial para o desenvolvimento do país nos próximos anos. "Para as concessões rodoviárias, especificamente, isso significa proporcionar um ambiente de segurança jurídica no qual projetos viáveis e com

contratos bem-elaborados, além do ambiente institucional, são essenciais para atrair capital privado", complementa a advogada.

O principal objetivo da nova política de concessões, ela reforça, é tornar os contratos mais sustentáveis do ponto de vista econômico-financeiro, incluindo tarifas mais justas para os usuários. Além disso, a política tem como foco a execução de investimentos para a melhoria da infraestrutura viária. "Com isso, busca-se endereçar algumas das principais demandas re-

REPRODUÇÃO

correntes de quem trafega pelas rodovias pelo país, como baixa qualidade dos serviços prestados em alguns atos concedidos, ausência de conclusão de obras e falta de segurança em determinados trechos”, aponta.

Segundo Lucas Hellmann, advogado do escritório Schiefler Advocacia, a nova abordagem do Governo Federal surge em resposta a um cenário crítico para o setor da infraestrutura, em que uma significativa parcela dos 25 contratos de concessão rodoviária geridos atualmente pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apresenta problemas de desequilíbrio financeiro. “Nesse contexto, a pasta identificou que aproximadamente 5 mil km de rodovias concedidas não estão alcançando o nível de desempenho desejado, devido especialmente a dificuldades enfrentadas pelas concessionárias em cumprir compromissos de investimento”, comenta. “Isso resultou em R\$ 20 bilhões em investimentos estagnados e altos índices de insatisfação dos usuários, que esperam obras e serviços condizentes com as tarifas praticadas.”

TECNOLOGIAS

Em termos de operação, Hellmann comenta que o novo modelo apresenta características inovadoras em relação aos contratos anteriores promovidos pelo Governo Federal. A maior novidade, ele explica, é a obrigatoriedade de adoção do “free flow”, sistema de pagamento automático sem praças de pedágio, já utilizado na Rio-Santos (BR-101) e que entrará em testes na Ponte Rio-Niterói até o 5º ano de contrato. “Além disso, inclui o fomento à adoção de novas tecnologias para segurança e comodidade dos usuários, com recursos tecnológicos que contribuam para vigilância, atendimento e fluxo de veículos”, complementa.

De acordo com Marcus Quintella, diretor da FGV Transportes, os novos projetos também devem contar com evoluções tecnológicas como drones, telemedicina, câmeras com tecnologia OCR de alta precisão, rede 5G e pesagem automática em movimento. “Essas tecnologias contribuem para reduzir o custo para o operador, além de gerarem descontos na tarifa para usuários frequentes”, diz.

Em termos contratuais, o advogado da Porto Lauand Advogados, Carlos Magno de Abreu Neiva, destaca que a adoção de recursos vinculados em todos os casos (com previsão de aumento de acordo com o desconto dado sobre a tarifa na licitação) é uma medida que, ao menos em tese, pode servir para dar maior sustentabilidade econômica aos contratos. “A novidade mais relevante – ao se tornar padrão – é mesmo a utilização dos recursos vinculados, pois isso tem a ver com um aspecto crítico das concessões, que é a sustentabilidade econômica”, diz Neiva.

A nova política, retoma Lohbauer, tem por objetivo recalibrar os incentivos contratuais para que as concessionárias realizem os investimentos obrigatórios no sistema rodoviário no prazo estimado, prestando serviços de maior qualidade aos usuários durante toda a concessão. Em alguns casos, explica a especialista, o orçamento público eventualmente poderá participar dos projetos em alguma medida, seja mediante aportes para investimentos de grande volume e alto grau de complexidade, ou mesmo visando eventuais reduções tarifárias. “Nesse cenário, as PPPs podem surgir como alternativa para o modelo de concessão que até então tem sido utilizado na esfera federal”, opina.

Quanto aos leilões, a advogada comenta que foi previsto um mecanismo de estímulo ao deságio tarifário pelos licitantes, sem prejuízo à viabilidade econômico-financeira do projeto. Para as licitações por menor tarifa, o governo passará a prever em edital a obrigação de que os licitantes aporem recursos adicionais no projeto, caso o deságio tarifário em suas propostas ultrapasse determinados percentuais. “A ideia é que, para cada



ECOVIA

▲ Nova política de concessões visa tornar os contratos mais sustentáveis do ponto de vista econômico-financeiro

ponto percentual de desconto sobre a tarifa básica de pedágio apresentada na proposta, o licitante se compromete a depositar recursos vinculados em uma conta de aporte”, explica. “Ou seja, os editais passarão a estabelecer valores por faixa de desconto.”

INSTRUMENTOS

Como condição para a assinatura do contrato, a contratante deverá comprovar a subscrição e integralização do capital social da Sociedade de Propósito Específico (SPE) – que corresponde a uma sociedade com as mesmas características do consórcio contratual, porém com personalidade jurídica própria –, bem como o depósito dos recursos vinculados em uma conta de aporte.

Caso haja captação de recursos no mercado, o valor do aporte poderá ser

reduzido até o limite de 50%, devendo o licitante comprovar a estrutura de funding do projeto. “O objetivo de tal medida é proteger a saúde financeira do projeto por meio de um colchão de liquidez”, aponta a especialista. “Desse modo, garante-se justiça tarifária em favor do usuário, que arcará com valores módicos pelo uso dos serviços e a realização dos investimentos contratualizados durante a vigência da concessão.”

Já na execução contratual, os instrumentos passarão a prever a possibilidade de extensão do prazo de vigência por 30 anos adicionais para fins de reequilíbrio, além da possibilidade de prorrogação por boa performance e melhoria das condições de segurança do sistema rodoviário. Já os reequilíbrios passarão a ser automáticos, ainda que de maneira parcial.

As concessionárias terão até cinco anos para pleitear reequilíbrios, havendo ainda um prazo para que a ANTT os promova. O reajuste e a revisão anual também ocorrerão de maneira automática. “Eventualmente, também poderão ser previstos aportes públicos para a realização de novos investimentos no curso de contratos em execução”, complementa Lohbauer.

Com isso, o novo plano apresenta incentivos para atrair novos players e aumentar a competição nos leilões de concessões rodoviárias, observa Hellmann. “As novas regras para análise de pedidos de reequilíbrio contratual, redução do fardo regulatório e previsão de aportes públicos (quando houver deságio significativo no valor da tarifa ofertada ou obras específicas) são exemplos desses incentivos”, diz.

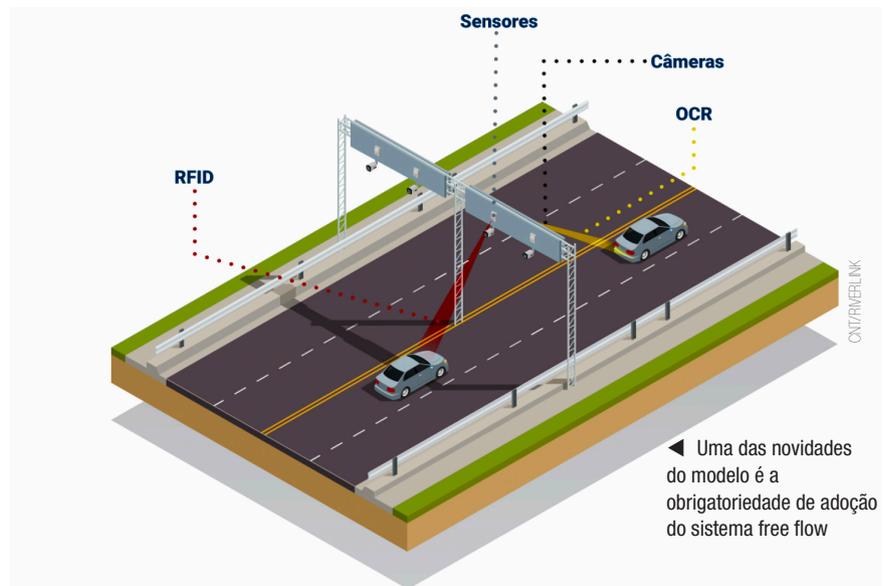
Segundo o advogado, todavia, é preciso ter em mente que, do ponto

de vista do setor privado, contratos de concessão são sobretudo projetos de investimento e, sendo assim, "o governo precisa demonstrar que respeitará as regras, promovendo estabilidade regulatória e segurança jurídica para atrair mais investidores".

Nesse aspecto, Quintella avalia que as alterações podem tornar os contratos de concessão (ao menos teoricamente) mais seguros e sustentáveis em termos econômicos e ambientais. Consequentemente, há possibilidade real de tornar as tarifas mais baixas em função das normas dos contratos, com atração mais forte do capital privado. "O objetivo é padronizar os modelos de contratos", resume.

REMODELAGEM

Em meados de junho, ao divulgar



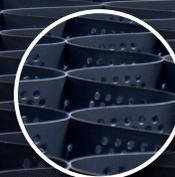
a nova política de concessões rodoviárias, o Governo Federal previu a realização de cinco leilões até o final de 2023, estimando investimentos e despesas operacionais na ordem

de R\$ 66 bilhões para os próximos 30 anos. Em 25 de agosto, as sete estradas que compõem o Lote 1 do sistema de rodovias integradas do Paraná (BRs 277/373/376/476/PR e

Bidim wavin

Soluções com geossintéticos para todos os projetos de engenharia.

As Geocélulas são estruturas inovadoras que transformam a paisagem urbana. Elas fortalecem o solo, reduzem a erosão e melhoram a estabilidade de rodovias e superfícies.



Geocélulas para reforço de rodovias



Digitalize o QR code e venha transformar os seus projetos conosco!



PRs 418/423/427) foram concedidas à iniciativa privada, garantindo investimentos de R\$ 13,1 bilhões, segundo o Ministério dos Transportes.

Nesse primeiro leilão do Novo PAC, já sob o novo modelo, o lote foi arrematado pelo Grupo Pátria, com oferta de desconto de pedágio de 18,25% – o que representa um desconto real de cerca de 50% em relação ao valor praticado anteriormente. O leilão, conforme explica Hellmann, havia sido suspenso provisoriamente pela Justiça Federal do Paraná por conta de uma suposta falta de participação das comunidades quilombolas no planejamento do empreendimento,

Em setembro, o processo foi retomado com a realização do leilão pela ANTT. “Apesar desse contratempo, que ilustra o ambiente de insegurança jurídica no setor de infraestrutura brasileira, há expectativa de que os próximos leilões sejam modelados já a partir das novas regras, com as adaptações necessárias em cada



AB NASCENTES

▲ Recalibrar os incentivos contratuais é essencial para que as concessionárias realizem investimentos na malha

caso”, complementa Hellmann.

No final de setembro foi realizado o leilão do Lote 2, por sua vez arrematado pelo Consórcio Infraestrutura PR, uma associação entre as empresas EPR 2 Participações e Perfin Voyager, especializadas em investimentos em concessões de rodovias. O trecho de 605 km deve receber R\$ 10,8 bilhões

em investimentos e vai abranger três rodovias federais (BR-153, BR-277, BR-369) e nove trechos de rodovias estaduais (PR-092, PR-151, PR-239, PR-407, PR-408, PR-411, PR-508, PR-804 e PR-855), interligando pontos estratégicos da região, como o Porto de Paranaguá e a Região Metropolitana de Curitiba, além de sete praças

▼ Instrumentos preveem extensão do prazo de vigência dos contratos para fins de reequilíbrio



RACHID WAQUEL/CCP MSVIA

de pedágio. No rol de melhorias, estão previstas obras de duplicação de 350 km de estradas, 138 km de faixas adicionais, 73 km de vias marginais e 72 km de ciclovias.

Para novembro, está prevista a licitação da BR-381/MG, entre Belo Horizonte e Governador Valadares. Ainda para 2023, está previsto o lançamento dos editais da BR-040/MG/GO, no trecho conhecido como "Rota dos Cristais", que teve o plano de outorga aprovado em 24 de agosto, com potencial de assegurar R\$ 5,5 bilhões em investimentos, além da BR-060/153/040/GO/DF, a chamada "Rota do Pequi", entre Cristalina (GO) e o Distrito Federal, cujos estudos de concessão já estão em andamento, comenta Quintella. ●



▲ Primeiro leilão sob o novo modelo, sistema de rodovias integradas do Paraná deve receber R\$ 13,1 bilhões em investimentos

NEW-FIX PREGOFIX

3ª maior
fabricante de
prego de aço
do Brasil!



Força que Constrói &
Segurança que Permanece:
Pregos de Aço para suas Obras.



“É IMPORTANTE AUMENTAR A DISPUTA PELAS CONCESSÕES”



Embora tenha impacto direto no famigerado Custo-Brasil, o déficit de infraestrutura de transporte rodoviário no Brasil também gera um mercado potencial significativo para investimentos e operação privadas via contratos de parcerias.

Com orçamentos públicos cada vez mais limitados, o necessário crescimento da participação privada demanda a expansão de fontes de financiamento para viabilizar investimentos, como reconhece a própria Confederação

Nacional do Transporte (CNT). Nesse quadro, o mercado de capitais representa uma fonte de recursos adicional para viabilizar o aumento dos investimentos em infraestrutura. E, com o novo modelo de concessões rodoviárias, apresentado recentemente pelo Ministério dos Transportes, a participação de fundos de investimentos tende a crescer no setor.

Em entrevista exclusiva concedida à **Revista Grandes Construções**, o sócio e assessor de investimentos da Blue3, Luiz Scavone, explica que o atual cenário econômico de fato é favorável aos fundos voltados para a infraestrutura, com destaque para rodovias, especialmente pelos prazos mais longos das concessões, o que favorece a redução das taxas de descontos e, indiretamente, as taxas de juros de longo prazo (NTN-Bs). “A nova política de concessão de rodovias busca tornar os contratos mais seguros e sustentáveis econômica e financeiramente, além de padronizar os projetos, o que são aspectos importantes para atrair investimentos ao setor”, comenta Scavone.

Com 25 anos de experiência no mercado financeiro, o executivo é formado em administração de empresas pela Universidade Mackenzie e pós-graduado em administração com ênfase em finanças pela Escola de Administração de Empresas de São Paulo (EAESP/FGV). Com certificação CFP (Certified Financial Planner) desde 2008, Scavone tem passagens pelo Unibanco, nas áreas de Private Banking e Asset Management, assim como pelo Itaú Private Bank e pelo Banco Safra, também em Private Banking e no Safra Asset. “É importante desenvolver e fomentar novos participantes para aumentar a disputa pelas concessões rodoviárias, o que pode ser feito estruturando-se lotes com um volume menor de investimentos”, diz ele. “Em alguns casos, lotes com investimentos muito elevados ou com obras muito complexas podem limitar o número de participantes com capacidades técnicas e financeiras adequadas”, avalia Scavone. Acompanhe.

“À medida que o setor amadurece, novos participantes entram no mercado.”



MINIFRA

- **Como avalia a participação atual dos fundos de investimentos no setor de rodovias no Brasil? É possível traçar um comparativo de evolução?**

Nas primeiras licitações de rodovias realizadas no Brasil, a participação era concentrada em players não-financeiros (operadores e/ou construtoras). No caso dos operadores, em muitos casos, a estrutura acionária era composta por construtoras. Já há alguns anos, os fundos de investimento têm participado do setor através da participação em licitações ou da aquisição direta de ações no mercado secundário. Nos últimos meses, em especial, os fundos têm apresentado uma forte participação nas licitações, o que é evidenciado por processos recentes como MG Lotes 1, 2 e 3, Rodoanel Norte e PR Lotes 1 e 2.

- **A CNT aponta a necessidade de aumento da participação do capital privado no setor. O que pode levar à expansão da participação dos fundos?**

A participação do capital privado no setor, de fato, tem se tornado cada vez mais importante. Entre os fatores que podem levar a uma maior participação dos fundos, destacamos uma maior percepção de segurança jurídica, edital e contrato de concessão com matriz de risco e mecanismos claros e bem-definidos de mitigação de riscos (já houve avanços positivos nesse aspecto), assim como retornos de projeto condizentes com as atuais condições do mercado (considerando que alguns editais apresentam premissas e estudos macroeconômicos defasados) e lotes com montante menor de capex.

- **Alguns analistas apontam que trechos menos "atrativos" podem ter dificuldades de concessão. O fator de "eixo equivalente" é crucial para a participação dos fundos?**

Não enxergamos o fator de "eixo equivalente" como um aspecto crucial para participação dos fundos no setor. Em geral, o fator de "eixo equivalente" para cada modalidade de veículo é definido na documentação da licitação e, independentemente dos valores/fatores adotados, o seu impacto no projeto pode ser dimensionado previamente à participação na licitação. Em nosso entendimento, os fatores apresentados na pergunta acima são mais relevantes para participação dos fundos.

- **O atual cenário econômico é favorável aos fundos voltados para rodovias? Por que há tantos fundos participando dos leilões?**

Sim. Devido ao perfil de prazos (duration) mais longos das concessões rodoviárias, o investimento torna-se bastante favorecido com a redução

◀ Fundos de investimento têm apresentado uma forte participação nas licitações de rodovias, o que é evidenciado por processos recentes

das taxas de descontos e, indiretamente, das taxas de juros de longo prazo (NTN-Bs). Dessa forma, como as taxas de juros de longo prazo estão elevadas frente aos últimos anos, há a possibilidade de ganhos com essa redução.

- **Qual é a estimativa do volume de participação dos fundos em termos de investimento no setor de rodovias?**

Em termos de capital privado, em adição aos investimentos já contratados em licitações anteriores, enxergamos uma intenção de mais concessões em nível federal para os próximos anos. Essa tendência de crescimento é muito positiva para o Brasil, uma vez que, à medida que o setor amadurece, novos participantes (nacionais e internacionais) entram no mercado.

- **Como isso se reverte para o usuário das rodovias em termos de alocação de recursos e aprimoramento da malha logística?**

Além do financiamento público através de banco de fomento, as rodovias também obtêm financiamento através de bancos comerciais e debêntures de infraestrutura. Os ativos de renda fixa, em especial as debêntures de infraestrutura, permitem tanto um maior nível e ritmo de investimentos no setor (através da alavancagem financeira das empresas), quanto um maior nível de desconto nas tarifas de

▼ Além de retornos condizentes, fatores como segurança jurídica, matriz de risco e mecanismos de mitigação podem ampliar a participação dos fundos no setor



MINIFRA



pedágio (dado que, em geral, tendem a aumentar a taxa interna de retorno alavancada do acionista). Nesse sentido, os ativos de renda fixa são importantes para acelerar o ritmo de ampliação da malha logística, evitando e resolvendo gargalos logísticos do país. Adicionalmente, os investimentos em debêntures de infraestrutura revertem-se ao usuário, seja permitindo descontos maiores nas tarifas de pedágio, quanto acelerando o ritmo de investimento e, conseqüentemente, a qualidade das rodovias.

- **Para o investidor, quais são os riscos e o potencial de retorno dos investimentos em debêntures de infraestrutura?**

Assim como outros investimentos em crédito privado, o investimento em debêntures de infraestrutura está exposto, dentre outros, aos riscos de crédito e de liquidez. Com relação ao primeiro item, os fluxos de caixa das rodovias (e, conseqüentemente, sua capacidade de repagamento das dívidas) podem ser impactados por tráfego menor de veículos que o projetado, sobrecusto e/ou atraso na execução dos investimentos e impasses regulatórios. Com relação ao potencial de retorno, as debêntures de infraestrutura de rodovias, os dados disponibilizados pela ANBIMA

(Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais) apresentam TIR de IPCA + 6,5% a IPCA + 9%.

- **O segmento trabalha com conceitos como “elasticidade”, que é a variação da demanda da rodovia em relação à variação do PIB. O que isso significa em termos de aportes privados no setor?**

Em geral, para projetar a demanda de uma rodovia são realizados estudos especializados nos quais são levados em consideração diversos fatores, incluindo variação do PIB, perfil de tráfego, rotas de fuga e outros. De forma geral, quanto maior o histórico de demanda de uma rodovia (especialmente com pedágio) e mais resiliente for a demanda em relação às variações negativas do PIB, mais segurança terá o setor privado em relação à projeção de demanda. Dessa forma, torna-se mais propenso em investir no setor e/ou no ativo. Com relação ao valor em si, assumindo que haja conforto do investidor com a projeção de demanda e a elasticidade observada, uma maior elasticidade tende a significar um maior crescimento do tráfego e, portanto, um maior crescimento da receita e da geração de caixa do projeto. Nesse contexto, uma maior

◀ Para o especialista, ativos de renda fixa são importantes para acelerar o ritmo de ampliação da malha logística, evitando e resolvendo gargalos logísticos do país

elasticidade também significa maior capacidade de alavancagem e, portanto, maiores aportes no setor.

- **De 2010 a 2015, cerca de 5 mil km de rodovias federais foram transferidos para a iniciativa privada. Quais são os principais entraves que impedem um avanço mais rápido?**

Alguns players com participação no setor apresentaram dificuldades financeiras nos últimos anos. Nesse sentido, como os projetos licitados envolvem montantes elevados de investimentos e necessidade de capital próprio, o número de players com capacidade financeira e técnica para participar das concessões de rodovias federais ainda é restrito.

- **Os critérios dos modelos de contratação vêm melhorando? Como avalia o sistema híbrido, com critérios de menor tarifa e maior outorga?**

Na nossa visão, os critérios dos modelos de contratação vêm melhorando, incluindo nos editais regras e mecanismos mais claros e adequados para a participação de fundos de investimentos. Avaliamos o sistema híbrido como positivo, já que evita que lances muito agressivos possam levar o ativo à insustentabilidade financeira, como já ocorreu em licitações anteriores. Adicionalmente, o modelo que envolve aportes adicionais de capital na concessionária, em caso de descontos na tarifa superiores a determinado nível, também pode evitar essa situação.

- **O reequilíbrio econômico-financeiro é uma das principais demandas das concessionárias. Por que isso é tão importante neste momento pós-pandemia?**

Com a pandemia, as concessões rodoviárias foram impactadas não só



pela redução de demanda, mas também pelo aumento dos custos de insumos para o setor. Nesse contexto, as discussões de reequilíbrio econômico-financeiro são importantes para garantir a sustentabilidade econômico-financeira dos contratos e, dessa forma, garantir a manutenção do nível de investimentos e de qualidade nas rodovias. Adicionalmente, a resolução dessas demandas de forma adequada é importante para demonstrar a segurança jurídica do setor rodoviário e, dessa forma, estimular a participação da esfera privada neste modal.

- **Com o advento da chamada Lei de Relicitação (nº 13.448), pode-se dizer que impasses de fluxo de caixa e de investimentos são coisas do passado? Como essa lei afetou o setor?**

Apesar de a Lei de Relicitação aumentar o rol de alternativas para equacionar impasses de fluxo de caixa e de investimentos, ainda há ativos com discussões em pleno andamento no setor. Deve-se levar em consideração, por exemplo, que o processo de relicitação possui um rito extenso, que envolve a realização de estudos e interações/aprovações com a sociedade e as autoridades governamentais. Além disso, eventuais condições adversas de mercado podem dificultar a relicitação de projetos. Nesse qua-

► Para o assessor, a nova política de concessão busca tornar os contratos mais e sustentáveis econômica e financeiramente, além de padronizar os projetos

dro, fatos recentes têm sinalizado que o setor tem retomado discussões de reequilíbrio econômico-financeiro em detrimento à relicitação de projetos com impasses.

- **Como avalia as políticas e condições do novo PAC voltadas para o setor de rodovias, assim como novos marcos regulatórios, concessões e privatizações?**

A regulação do setor de rodovias como um todo tem evoluído nos últimos anos. Também temos visto inovações positivas nos editais e contratos de concessões, incluindo mecanismos que mitigam os riscos, tanto para acionistas, quanto para financiadores de projetos de rodovia. Naturalmente, ainda há avanços que podem ser realizados com o intuito de permitir uma maior participação do setor privado

◀ Projetos licitados envolvem montantes elevados de investimentos e necessidade de capital próprio, acentua Scavone

no setor. Tendo em vista o tamanho do pipeline de novos projetos de concessões e privatizações, além do montante de investimentos envolvidos, é importante a interação constante entre o poder público e o setor privado, de forma a identificar eventuais pontos de melhoria.

- **Com a nova política de concessão haverá uma maior disputa pelas rodovias?**

A nova política de concessão de rodovias busca tornar os contratos mais seguros e sustentáveis econômica e financeiramente, além de padronizar os projetos de concessão, o que são aspectos importantes para atrair investimentos ao setor. Por outro lado, é importante desenvolver e fomentar novos participantes para aumentar a disputa pelas concessões, o que pode ser feito estruturando-se lotes com um volume menor de investimentos. Em alguns casos, lotes com investimentos muito elevados ou com obras muito complexas podem limitar o número de participantes com capacidades técnicas e financeiras adequadas. ●



18º TENDÊNCIAS NO MERCADO DA CONSTRUÇÃO



18º Tendências no Mercado da Construção reuniu um seleto grupo de especialistas do setor para avaliar a conjuntura econômica brasileira. O evento também teve como objetivo apresentar os resultados do exclusivo Estudo Sobratema do Mercado Brasileiro de Equipamentos para Construção, 2023, e realizar uma análise sobre as perspectivas e oportunidades de mercado para o ano de 2024.

Assista ao evento exclusivo e imperdível no [SobratemaTendencias.com.br](https://www.sobratema.com.br/tendencias)



Informações indispensáveis para quem precisa planejar os próximos passos.



Cristiano Kunzler,
InfraBrasil



Eurimilson João Daniel, Escad Rental, Sobratema e Analoc



Mario Anibal Miranda
Sobratema



Luís Artur Nogueira
Economista, Jornalista e Palestrante



Vagner Barbosa
Moderador

Patrocínio Ouro:



Patrocínio Prata:





LEVANTAMENTO DE INVESTIMENTOS E OBRAS

Para a CNT, modal requer avanço no programa de concessões e na participação da iniciativa privada, tanto em investimento quanto na expansão dos instrumentos privados de financiamento

O debate sobre as concessões está cada vez mais em evidência, como uma alternativa para lidar com a constricção orçamentária do Estado. Com base nos dados levantados pela Pesquisa CNT de Rodovias 2022, estima-se que são necessários R\$ 38,63 bilhões para ações emergenciais nas rodovias públicas federais.

Essas ações se dividem em reconstrução (R\$ 1,16 bilhão) e restauração (R\$ 37,47 bilhões). Já para ações de manutenção, destinadas a manter as rodovias em condições técnicas e operacionais favoráveis, a CNT estima que são necessários R\$ 12,03 bilhões de investimento. Assim, as necessidades totais estimadas para as rodovias públicas federais se aproximam de R\$ 50,66 bilhões. Mesmo que tenha crescido de R\$ 8,65 bilhões (em 2022) para R\$ 15,23 bilhões (em 2023), esse valor ainda representa apenas 30% do

total estimado necessário para as rodovias federais sob gestão pública.

No caso das rodovias concessionadas, as ações emergenciais estimadas na Pesquisa CNT totalizam R\$ 11,22 bilhões, divididas em R\$ 0,13 bilhão para reconstrução e R\$ 11,09 bilhões para restauração. No caso de manutenção, estima-se serem necessários R\$ 5,27 bilhões em investimentos, que, somados às ações emergenciais, totalizam R\$ 16,49 bilhões para recuperação das rodovias. Considerando a média de R\$ 7,90 bilhões de investimentos realizados pelos concessionários, de 2016 a 2022, esse valor representaria 47,2% da necessidade estimada. Ao se tomar como referência os investimentos realizados em 2022, de R\$ 8,96 bilhões, esse valor cobriria aproximadamente 54,3% das necessidades presumas para essas rodovias.

Desse modo, o histórico de investimen-

tos das concessionárias cobre apenas parte das necessidades estimadas quando comparado com o investimento público. No entanto, também há espaço para ampliação dos investimentos privados para viabilizar a totalidade das intervenções necessárias. “Investimento público e investimento privado não são e nem devem ser formas excludentes de desenvolver a infraestrutura nacional”, ressalta a CNT. “Diante disso, percebe-se a importância de se avançar no desenvolvimento do programa de concessões e da participação da iniciativa privada tanto em investimento quanto na expansão dos instrumentos privados de financiamento, em que se destaca o mercado de capitais.”

Nas próximas páginas, o 13º levantamento da **Revista Grandes Construções** traz alguns desses aportes já realizados para a melhoria das rodovias nacionais.





ARTERIS INTERVIAS

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

4ª Intervenção de pavimento na SP-330 (restauração de pavimento)

Local: Cordeirópolis e Santa Rita do Passa Quatro (SP)

Investimento: N/A

Tipo: Manutenção

Escopo: Na 1ª etapa, iniciada em novembro de 2023, os trabalhos de recuperação asfáltica acontecem entre o km 223 e o 227, no sentido Norte, e seguem do km 224 ao 227 (Sul), km 215 ao 218 (Sul), km 196 ao 199 (Norte) e km 184 ao 187 (Sul)

- O projeto inclui a construção da faixa adicional do km 105,3 ao 108,3 Oeste da Rodovia Vicente Botta (SP-215), em Descalvado (SP)
- Com 2.950 m de extensão, a melhoria reforça o compromisso da concessionária em garantir segurança aos usuários que trafegam pelos 380,3 km de rodovias que administra no interior do Estado de São Paulo, melhorando a fluidez no tráfego e reduzindo acidentes

Benefícios: A obra tem por objetivo de estender a vida útil do pavimento, melhorando seu desempenho e/ou aumentando a durabilidade da estrutura, proporcionando aos usuários uma estrada de alta qualidade, conforto e segurança

Estágio: 21,1% concluídos

Executor: Stavias e lasin

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2023)

Implantação de faixa adicional na Rodovia Wilson Finardi (SP-191)

Local: Araras (SP)

Investimento: R\$ 3,6 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo: Com 1.531 m de extensão, a melhoria em região próxima ao bairro rural do Morro Grande foi concluída em junho deste ano, abrangendo os km 30 e 33 da Pista Leste

Benefícios: A obra promete mais fluidez no tráfego de veículos no local e reforça o compromisso da concessionária com a segurança viária nas estradas que administra, visando a redução dos acidentes

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022)

Melhoramento de drenagem superficial no km 82+400 da SP-147 / Leste e Oeste

Local: Mogi Mirim e Engenheiro Coelho (SP)

Investimento: R\$ 5,8 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo: Implantação de travessia subterrânea e de bacias de contenção águas pluviais, em uma área aproximada de 36.000 m²

PRINCIPAL PROJETO PARA 2024

Início da 2ª etapa da 4ª Intervenção de pavimento na SP-330



VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

- Volume de recursos próprios: 100%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	34%
Ampliação ou duplicação de vias	9%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	4%
Segurança e atendimento ao usuário	11%
Outros	42%

FATOS MARCANTES

- Em 20 de setembro de 2022, foi celebrado Acordo-Preliminar entre a Concessionária de Rodovias do Interior Paulista (do Grupo Arteris) e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes, com a interveniência e anuência da Artesp, conforme TAM Preliminar nº03/2022
- O acordo tem por finalidade encerrar as discussões judiciais a respeito da anulação dos TAMs firmados em 2006 e equacionar

passivos e ativos regulatórios envolvendo as concessionárias Intervias, ViaNorte, Autovias e Centrovias Sistemas Rodoviários, bem como estabelecer encontro de contas específico dos créditos e débitos recíprocos atrelados a demais valores discutidos em processos administrativos, não relacionados ao recálculo dos TAMs 2006

- O acordo estende o prazo da concessão até 31 de dezembro de 2039
- A concessionária passou pela recertificação do sistema de qualidade (ISO 9001:2015) em 2022 e pela certificação de gestão ambiental (14001:2015) em 2023
- Prêmio “Lugares Incríveis para Trabalhar 2023” e “Mais Incrível em Equidade”, após avaliação da FEE e UOL
- Reconhecimento no levantamento “As 100 Empresas + Influentes em Mobilidade 2023”, do Estadão Mobilidade
- Ganhadora do “Prêmio Will Mulheres na Liderança 2023” concedido pela ONG Women in Leadership in Latin America e jornal Valor Econômico



ARTERIS LITORAL SUL

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Contorno Viário da BR-101/SC em Florianópolis

Local: Florianópolis (SC)

Investimento: R\$ 3,9 bilhões

Tipo: Melhoria

Benefícios A obra busca desviar o tráfego de longa distância da região metropolitana da Grande Florianópolis e melhorar a fluidez da passagem de veículos leves e pesados entre as cidades de Palhoça e Biguaçu

Estágio: 85% concluídos

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Implantação de ponte sobre a Marginal Sul do Rio Camboriú, no km

135,300 da BR-101/SC**Local:** Florianópolis (SC)**Investimento:** R\$ 13,3 milhões**Tipo:** Melhoria**Escopo:** Estrutura em alinhamento retilíneo e normal ao obstáculo, com 10,3 m de largura e 172,2 m de comprimento, executado com vigas pré-moldadas protendidas, composta por 2 vãos biapoiados de 26,5 m e 3 de 39,9 m

- A estrutura possui 4 apoios e 2 encontros
- Liberada ao tráfego em 6 de junho de 2022

PRINCIPAL PROJETO PARA 2024**Recuperação de sinistro no km 668,800 S da BR-376****Local:** Guaratuba (PR)**Investimento:** R\$ 23 milhões**Tipo:** Manutenção**DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO****Ponto de Parada e Descanso para****Caminhoneiros (PPD) no km 220 da BR-101/SC****Local:** Palhoça (SC)**Investimento:** R\$ 25,4 milhões**Tipo:** Melhoria**Benefícios:** O objetivo é garantir mais segurança, conforto e bem-estar para motoristas de caminhões e carretas que trafegam pela região da Grande Florianópolis**Estágio:** 47% concluídos**Executor:** Consórcio Aterpa e J.Dantas**DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO****Implantação de dispositivo de retorno no km 108+400 N/S da BR-101/SC****Local:** Penha (SC)**Investimento:** R\$ 13,6 milhões**Tipo:** Melhoria**Estágio:** Em andamento (execução da penúltima camada de aterro)

Pós PUC Minas

> 1º/2024**Cursos na área de Engenharia**

Para grandes possibilidades, uma das maiores universidades do país.

ENTRE AS
MELHORES
UNIVERSIDADES
PRIVADAS DO BRASIL



- > EAD com videoaulas
- > Online com aulas ao vivo
- > Presencial



INSCRIÇÕES: PUCMINAS.BR/POS **PUC Minas**



Executor: Baltt

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de base de Suporte Operacional 09 no km 205+100 S da BR-101/SC

Local: São José (SC)

Investimento: R\$ 2,2 milhões

Tipo: Melhoria

Estágio: Em andamento (fase final)

Executor: JBM Engenharia

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de pontos de sinistro nos km 668+880, 668,905 e 669 S da BR-376/PR

Local: Guaratuba (PR)

Investimento: R\$ 1,9 milhão

Tipo: Melhoria

Estágio: Em andamento

Executor: Litka

VALORES INVESTIDOS EM 2023

- Volume de recursos próprios: 100% (R\$ 94,7 milhões em 2023)

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	R\$ milhões
Sinistros	63
Novas Obras de Arte Especiais	6,6
Manutenção de Obras de Arte Especiais	181,5
Segurança e atendimento ao usuário	24,1

EXPECTATIVA PARA A CONCESSÃO EM 2024

“A concessionária segue com seu compromisso de investimento contratual para garantir a segurança, conforto e trafegabilidade aos usuários das rodovias que administra.”

FATOS MARCANTES

- Prêmio “Distinção de Engenharia de Infraestrutura 2023” em reconhecimento aos benefícios da obra do Contorno Viário de Florianópolis à região da Grande Florianópolis
- Prêmio “Lugares Incríveis para Trabalhar 2023” e “Mais Incrível em Equidade”, com avaliação da FEE e UOL
- Reconhecimento no levantamento “As 100 Empresas + Influentes em Mobilidade 2023”, do Estadão Mobilidade
- Ganhadora do prêmio “Will Mulheres na Liderança 2023”, concedido pela ONG Women in Leadership in Latin America e pelo jornal Valor Econômico

ARTERIS PLANALTO SUL

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Recuperação de talude de aterro no km 244+350 – Pista Norte – da Rodovia BR-116/SC

Local: Lages (SC)

Investimento: R\$ 3,3 milhões

Tipo: Manutenção

Escopo: Trata-se de um talude de aterro em lance único de 20 m de altura e inclinação de aproximadamente 1V:1,1H

- Foram observadas trincas no local e danos na pista de rolamento e no corpo do aterro, que atingem uma extensão de aproximadamente 65 m, indicando movimentação do aterro
- A solução de projeto que está em execução é uma cortina com 5 m de altura, composta com uma linha de tirantes de 30 tf de carga e 2 m espaçadas entre si, com inclinação de 20° em relação à horizontal
- Os tirantes em questão são constituídos por monobarra, sendo 9 m de bulbo e 8 m livres, ancorados no paramento estrutural de concreto armado de 25 cm de espessura
- Os esforços verticais do paramento são transmitidos ao terreno

através de fundação profunda tipo estaca raiz de 9 m de profundidade e 20 cm de diâmetro, a partir da cota da base da cortina

Estágio: 88% concluídos

Executor: Litka

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Execução de obras de contenção em talude rochoso no km 105+600, na Pista Norte da BR-116/SC

Local: Monte Castelo (SC)

Investimento: R\$ 1,3 milhão

Tipo: Manutenção

Escopo: As premissas para recuperação do sistema de contenção existente incluíram:

- Reconstituição dos elementos danificados
- Restituição do conceito original da contenção projetada
- Tensionamento máximo das telas e cabos, evitando o desprendimento dos blocos e eventual deslocamento
- Para atuar no talude com aproximadamente 40 m de altura, a obra foi executada com mão de obra especializada, incluindo alpinistas

- Obra concluída em julho de 2023

PRINCIPAL PROJETO PARA 2024

Execução de faixa adicional do km 102+735 ao 107+606, sentido Sul da Rodovia BR-116/SC

Local: Monte Castelo (SC)

Investimento: R\$ 42,6 milhões

Tipo: Melhoria

VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

- Volume de recursos próprios: 100% (R\$ 11,6 milhões)

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	11,6%

FATOS MARCANTES

- Vencedora do "Troféu Transparência" em 2023 como empresa de destaque às boas práticas de contabilidade e aspectos ESG, concedido pela ANEFAC com apoio de Valor Econômico, USP e

Mackenzie

- Prêmio "Lugares Incríveis para Trabalhar 2023" e "Mais Incrível em Equidade", após avaliação da FEE e UOL



Tecnologia de Pavimentos

Usina Wirtgen KMA 220

- ✓ *Reciclagem a frio com espuma de asfalto*



Pavimentação | Microfresagem | Reciclagem | Demolição | Britagem

Fone: (11) 4196-5533

Rua Victorino, 25 - Jardim Mutinga - Barueri - SP

FREMIX[®]
www.fremix.com.br



ARTERIS RÉGIS BITTENCOURT

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Dispositivo de retorno no km 312+200 da rodovia BR-116 SP/PR

Local: São Lourenço da Serra (SP)

Investimento: R\$ 36,9 milhões

Tipo: Melhoria

Benefícios: A obra permitirá tanto o retorno tanto Norte/Sul quanto Sul/Norte, facilitando o acesso tanto para usuários de longa distância como da comunidade local

Estágio: 81% concluídos (fase de terraplenagem e implantação de sistemas de drenagem)

Executor: PVK

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Dispositivo de retorno no km 332+000

Local: Juquitiba (SP)

Investimento: R\$ 18,5 milhões

Tipo: Melhoria

Benefícios: O dispositivo implantado permite aos usuários o retorno da Pista Norte/Sul e Sul/Norte, facilitando o acesso tanto para usuários de longa distância como da comunidade local

- Os usuários locais precisavam percorrer 20 km para o retorno mais próximo no sentido Sul, percurso que diminuiu para 10

km após a implantação do retorno do km 332

PRINCIPAL PROJETO PARA 2024

Contenções e melhoria nos sistemas de drenagem da Serra do Cafezal

Local: Miracatu (SP)

Investimento: R\$ 20,9 milhões

Tipo: Melhoria

Benefícios: Com a implantação de sistemas de contenções, as obras têm por objetivo melhorar o direcionamento de águas através de implantação de sistema de drenagem e prevenir o agravamento de pontos de ruptura em locais que ofereçam risco às fundações das pontes e viadutos

VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

- Volume de recursos próprios: 50%
- Volume financiado: 50%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%	R\$ milhões
Manutenção de vias	50,9%	91,3
Ampliação ou duplicação de vias	0,3%	0,5
Novas Obras de Arte Especiais	11,8%	21,1
Manutenção de Obras de Arte Especiais	1,7%	2,9
Segurança e atendimento ao usuário	4,4%	7,8
Outros	31%	55,5



ARTERIS VIAPAULISTA

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Duplicação do km 48 ao 77 da Rodovia SP-255, com implantação de dois dispositivos de retorno

Local: Guatapar e Araraquara (SP)

Investimento: R\$ 144,5 milhões

Tipo: Duplicação

Escopo: As obras consistem na implantação de uma plataforma de 10,70 m, com duas faixas de rolamento de 3,6 m e 2,5 m de acostamento, sendo a camada de revestimento em concreto betuminoso usinado a quente com insumo polimerico e borracha

- As obras tambem incluem sistema de drenagem profunda e superficial, bem como revestimento vegetal

Estagio: 34,4% concluídos (previsão de conclusão em novembro de 2024)

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Duplicação do km 137 ao 147 da Rodovia SP-255

Local: Bocaina e Jaú (SP)

Investimento: R\$ 59,5 milhões

Tipo: Duplicação

Escopo: Em março de 2022, a Artesp (Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo) autorizou a obra de duplicação da SP-255, que tambem conta com dois dispositivos de retorno, sendo um de passagem inferior (km 137) e outro superior (km 142)

Benefício: O objetivo da implantação  promover maior conforto e segurança no trefego, reduzindo o número de acidentes

- Dados atuais apontam uma redução 70% das ocorrências com feridos na rodovia

PRINCIPAL PROJETO PARA 2024

Conclusão das obras em execução do km 48 ao 77 da SP-255, com início das obras de duplicação da SP-318, entre os km 249 e 280

Local: Guatapar e São Carlos (SP)

Investimento: N/A

Tipo: Duplicação

Benefícios: Até 2024, a obra duplicar integralmente a rodovia que interliga os municípios

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Duplicação do km 156 ao 172 da Rodovia SP-255



Local: Jaú e Barra Bonita (SP)

Investimento: R\$ 84,1 milhões

Tipo: Duplicação

Escopo: As obras consistem na implantação de uma plataforma de 10,7 m, com duas faixas de rolamento de 3,6 m e 2,5 m de acostamento, sendo a camada de revestimento em concreto betuminoso usinado a quente com insumo polimérico

- As obras possuem também sistema de drenagem profunda e superficial, bem como revestimento vegetal e sinalização vertical e horizontal adequado aos padrões de segurança

Estágio: 99% concluídos (em fase de check list)

Executores: Eurovias (km 48 ao 77) e Jaupavi/Tranenge (km 156 ao 172)

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de passarela no km 203 da Rodovia SP-255

Local: São Manuel (SP)

Investimento: R\$ 1,9 milhão

Tipo: Melhoria

Estágio: Em fase de conclusão (check-list)

Executor: Tranenge

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de passarela no km 311 da Rodovia SP-328

Local: Ribeirão Preto (SP)

Investimento: R\$ 1,9 milhão

Tipo: Melhoria

Estágio: Em andamento (estrutura)

Executor: Tranenge

VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

- Volume de recursos próprios: 43%
- Volume financiado: 57%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	30%
Ampliação ou duplicação de vias	13%
Novas Obras de Arte Especiais	3%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	4%
Segurança e atendimento ao usuário	8%
Outros	42%

FATOS MARCANTES

- Em março de 2022, a concessionária realizou a entrega e liberação da duplicação de 10 km da SP-255 no trecho que liga Bocaina a Jaú (km 137,9 ao 147,3)
- Prêmio "Lugares Incríveis para Trabalhar 2023" e "Mais Incrível em Equidade", após avaliação da FEEx e UOL
- Reconhecimento no levantamento "As 100 Empresas + Influentes em Mobilidade 2023", do Estadão Mobilidade
- Ganhadora do prêmio "Will Mulheres na Liderança 2023", concedido pela ONG Women in Leadership in Latin America e pelo jornal Valor Econômico

AUTOPISTA FERNÃO DIAS

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Implantação de trevo em desnível com alças, em pista dupla no km 515+370

Local: Igarapé (MG)

Investimento: R\$ 24 milhões

Tipo: Melhoria

Benefício: A obra busca melhorar a fluidez e operação do tráfego local e aumentar a segurança dos usuários da via, proporcionando uma opção de retorno e/ou acesso para os moradores locais e usuários da rodovia, pois se trata de uma área urbana com fluxo intenso de veículos

Estágio: 80% concluídos

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Recuperação de terrapleno no canteiro central do km 75+000

Local: São Paulo (SP)

Investimento: R\$ 4,7 milhões

Tipo: Manutenção

Escopo: A obra no km 75+000 busca a estabilização do talude de corte através da execução de solo grampeado e concreto projetado, implantação de dispositivos de drenagem superficial e revestimento vegetal para prover a estabilidade do talude e segurança às margens da rodovia

PRINCIPAL PROJETO PARA 2024

Implantação de 47,5 km de terceiras faixas em seis segmentos

descontínuos

Local: Bragança Paulista, Atibaia e Mairiporã (SP)

Investimento: N/A

Tipo: Melhoria

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de aproximadamente 48 km de faixas adicionais

Local: Bragança Paulista, Atibaia e Mairiporã (SP)

Investimento: R\$ 281,5 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo: Obra dividida em seis segmentos descontínuos, do km 22+300 ao 65+800, nas Pistas Norte e Sul

- A execução das obras contempla os serviços de levantamento topográfico, limpeza e terraplenagem, obras de contenção e alargamento, pavimentação, execução de dispositivos de drenagem, execução de sinalização horizontal e vertical e implantação de elementos de proteção e segurança

Benefícios: A obra de implantação de faixas adicionais inclui a ampliação da capacidade da rodovia, com implantação de mais uma faixa de rolamento, buscando melhorar o nível de serviço, dividir o fluxo de veículos e proporcionar maior fluidez ao tráfego e segurança aos usuários

Estágio: 13% concluídos

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de terrapleno no km 525+100 – Pista Sul

Local: Brumadinho (MG)

Investimento: R\$ 4,6 milhões

Tipo: Manutenção

Estágio: 90% concluídos (fase final)

Executor: Progeo

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de terrapleno no km 518+100 – Pista Sul

Local: Igarapé (MG)

Investimento: R\$ 4,9 milhões

Tipo: Manutenção

Estágio: 15% concluídos (fase inicial)

Executor: Defesa Floresta

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de terrapleno no km 907+100 ao 907+700 – Pista Sul

Local: Cambuí (MG)

Investimento: R\$ 6,2 milhões

Tipo: Manutenção

Estágio: 90% concluídos (fase final)

Executor: Planmax

VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

- Volume de recursos próprios: 66%
- Volume financiado: 34% (debêntures)

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	2022 R\$ milhões (%)	2023 R\$ milhões (%)
Manutenção de vias	106 (49%)	79,1 (50%)
Ampliação ou duplicação de vias	7,9 (4%)	28 (18%)
Manutenção de Obras de Arte Especiais	4,7 (2%)	5,3 (3%)
Segurança e atendimento ao usuário	2 (1%)	1 (1%)
Outros	95,2 (44%)	45 (28%)
TOTAL	R\$ 216,4 milhões	R\$ 159,4 milhões

EXPECTATIVA PARA A CONCESSÃO EM 2024

“A concessionária segue com compromisso de investimento contratual para garantir a segurança, conforto e trafegabilidade aos usuários das rodovias que administra.”

FATOS MARCANTES

- Certificação ISO 14.001, “Melhores empresas para se trabalhar”, início das obras das terceiras faixas e de trevo no km 515
- Prêmio “Lugares Incríveis para Trabalhar 2023” e “Mais Incrível em Equidade”, após avaliação da FEE e UOL
- Reconhecimento no levantamento “As 100 Empresas + Influentes em Mobilidade 2023”, do Estadão Mobilidade
- Ganhadora do prêmio “Will Mulheres na Liderança 2023”, concedido pela ONG Women in Leadership in Latin America e pelo jornal Valor Econômico





AUTOPISTA FLUMINENSE

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Obras remanescentes de duplicação entre os km 215,700 e 217,340 da Pista Sul da Rodovia BR-101/RJ

Local: Silva Jardim (RJ)

Investimento: R\$ 16,2 milhões

Tipo: Duplicação

Escopo: Terraplenagem concluída, pavimento em andamento, sistema de drenagens em etapa de finalização e sinalização e segurança viária por iniciar

Estágio: 73,1% concluídos

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Recuperação e melhoria da estabilidade de talude rochoso no km 240+100 da Pista Sul da BR-101

Local: Silva Jardim (RJ)

Investimento: R\$ 1 milhão

Tipo: Manutenção

Benefício: Estabilidade de talude rochoso, proporcionando maior segurança à rodovia e aos usuários com liberação de acostamento interditado

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Execução de serviços para melhoria de pontos críticos entre os km 65 e o 67 (Shopping Boulevard – Trevo do Índio)

Local: Campos dos Goytacazes (RJ)

Investimento: R\$ 18,7 milhões

Tipo: Manutenção

Escopo: Terraplenagem em etapa de finalização, pavimento, sistemas de drenagens, sinalização e segurança viária em andamento

Estágio: 83,6% concluídos

Executores: Novacap e Galber

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Melhorias operacionais do km 65 ao 67 (Trevo do Índio)

Local: Campos dos Goytacazes (RJ)

Investimento: R\$ 18,7 milhões

Tipo: Manutenção

Escopo: Execução de serviços para melhoria de pontos críticos no

trecho Shopping Boulevard – Trevo do Índio

Estágio: Em andamento

Executor: Galber

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Ampliação de 54 CFTVs

Local: Vários

Investimento: R\$ 2,8 milhões

Tipo: Ampliação

Escopo: CFTVs instalados em todo o trecho em atendimento aos pontos operacionais sensíveis

Estágio: Obra finalizada

Executor: Writesys

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Execução de obras remanescentes de duplicação entre os km 215,700 e 217,340, na Pista Sul da Rodovia BR-101/RJ

Local: Silva Jardim (RJ)

Investimento: R\$ 16,2 milhões

Tipo: Duplicação

Estágio: Em andamento (aplicação de asfalto)

Executor: Novacap

VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

- Volume de recursos próprios: 100% (debêntures privadas)

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	2022 R\$ milhões (%)	2023 R\$ milhões (%)
Manutenção de vias	40 (43%)	30,8 (49%)
Ampliação ou duplicação de vias	0,13 (0%)	2,8 (5%)
Manutenção de Obras de Arte Especiais	1,7 (2%)	1,8 (3%)
Segurança e atendimento ao usuário	0,05 (0%)	0,36 (1%)
Outros	51,3 (55%)	27,1 (43%)
TOTAL	R\$ 93,5 milhões	R\$ 63,1 milhões

*Até junho/2023

EXPECTATIVA PARA A CONCESSÃO EM 2024

“A expectativa geral é que, por meio de novos regramentos estipulados pelo Governo Federal e Agência Nacional de Transportes Terrestres, através de alterações contratuais em função da defasagem temporal e dos diversos eventos que ocorreram ao longo dos anos (como crises econômicas, greves e pandemia), o mercado volte a se tornar rentável e auxilie no desenvolvimento da

economia brasileira.”

EXPECTATIVA PARA O SETOR EM 2024

“A expectativa é que o setor fique mais competitivo com as novas concessões previstas para o próximo ano, aumentando o investimento privado na melhoria da infraestrutura do país.”



CCR AUTOBAN

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Recuperação do pavimento flexível das Marginais da Rodovia Anhanguera (SP-330)

Local: São Paulo e Nova Odessa (SP)

Investimento: R\$ 22,3 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo: Ao todo, foram recuperados 333 mil m² de pavimento asfáltico, sendo 84 mil metros lineares de faixas de rolamento

- As melhorias também incluem atualização da sinalização viária

Benefício: Proporcionar maior conforto, fluidez e segurança aos motoristas que utilizam a rodovia Anhanguera

- A obra foi realizada de janeiro a julho de 2023

Executores: Neopav (pavimento) e Tranenge (talude)

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Implantação de segmento de via marginal – sentido Norte, entre os km 52+900 e 53+800, km 54+300 e 55+060 – e implantação de alça de ligação entre a marginal e a Pista Norte da SP-330 – km 56+180 da SP-330

Local: Jundiá (SP)

Investimento: R\$ 22,6 milhões

Tipo: Ampliação

Benefícios: Permitir a interligação dos trechos já existentes de marginal

PRINCIPAL PROJETO PARA 2024

5ª Intervenção Especial do Pavimento, com recapeamento de 319,8 km do Sistema Anhanguera-Bandeirantes

Local: Rodovias Anhanguera e Bandeirantes (SP)

Investimento: R\$ 1 bilhão

Tipo: Manutenção

Escopo: Maior intervenção de pavimento já realizada no Brasil, a obra abrange o recapeamento de mais de 2 mil km de faixa de rolamento, totalizando 10,8 milhões de m² e um montante de 1 milhão de toneladas de massa asfáltica aplicadas em um período de 24 meses

- A concessionária estima que a aplicação de massa chegará a um pico de 65 mil toneladas por mês
- Início da obra previsto para em março de 2024

Benefícios: Para esse projeto, serão utilizadas práticas e tecnologias modernas visando aumentar o desempenho do pavimento e, consequentemente, garantir segurança, conforto e fluidez aos usuários da rodovia

**DEMAIS OBRAS EM PROJETO****Implantação de faixa adicional do km 21 ao 23 na Pista Norte da Rodovia Anhanguera (SP-330)****Local:** São Paulo (SP)**Investimento:** R\$ 20 milhões**Tipo:** Ampliação**Escopo:** Ampliação da capacidade da rodovia, com início previsto para junho de 2024**DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO****Implantação de faixa adicional do km 21+350 ao 23+250 na Pista Sul – sentido Interior – da Rodovia Anhanguera (SP-330)****Local:** São Paulo (SP)**Investimento:** R\$ 19,3 milhões (base: setembro de 2022)**Tipo:** Ampliação**Avanço físico:** Em andamento (previsão de conclusão em 2023)**Benefício:** Maior conforto, fluidez e segurança aos usuários que trafegam na rodovia**DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO****Implantação de faixa adicional do km 52+800 ao 55+700 na Pista Sul – sentido Interior da Rodovia dos Bandeirantes (SP-348)****Local:** Jundiá (SP)**Investimento:** R\$ 17 milhões (base: junho de 2022)**Tipo:** Ampliação**Benefícios:** Maior conforto, fluidez e segurança aos usuários que trafegam na rodovia**DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO****Passarela do km 102+930 da Rodovia Anhanguera****Local:** Campinas (SP)**Investimento:** R\$ 3,1 milhões**Tipo:** Melhoria**Escopo:** As rampas serão substituídas por estruturas que atendem às normas de acessibilidade como patamares de descanso, piso podotátil (que permite a orientação para pessoas com deficiência visual) e corrimão ao longo do dispositivo de travessia

- A iluminação também será reforçada

Estágio: Em andamento (previsão de conclusão em dezembro de 2023)**Executor:** Lineal MS**DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO****Passarela do km 94+680 da Rodovia Anhanguera****Local:** Campinas (SP)**Investimento:** R\$ 698 mil**Tipo:** Melhoria**Escopo:** As rampas serão substituídas por estruturas que atendem às normas de acessibilidade como patamares de descanso, piso podotátil (que permite a orientação para pessoas com deficiência visual) e corrimão ao longo do dispositivo de travessia

- A iluminação também será reforçada

Estágio: Em andamento (previsão de conclusão em dezembro de 2023)**Executor:** Lineal MS**DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO****Passarela do km 62+000 da Rodovia Anhanguera****Local:** Jundiá (SP)**Investimento:** R\$ 6,5 milhões**Tipo:** Melhoria**Escopo:** As rampas serão substituídas por estruturas que atendem às normas de acessibilidade como patamares de descanso, piso podotátil (que permite a orientação para pessoas com deficiência visual) e corrimão ao longo do dispositivo de travessia

- A iluminação também será reforçada

Estágio: Em andamento (previsão de conclusão em dezembro de 2023)**Executor:** KJ Construções**PLANO DE INVESTIMENTOS**

Investimentos pactuados entre o Poder Concedente e a CCR AutoBAN, bem como na continuidade dos serviços de conservação especial ao longo da malha rodoviária, incluindo recuperação de pavimento, recuperação de OAEs e sinalização horizontal e vertical

- Contrato de concessão até 2037

VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

- Volume financiado: 100% (mercado financeiro)

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	50%
Ampliação ou duplicação de vias	12%
Novas Obras de Arte Especiais	8%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	7%
Segurança e atendimento ao usuário	21%
Outros	2%

EXPECTATIVA PARA O SETOR EM 2024

“A concessionária tem a expectativa de investimentos em infraestrutura para o desenvolvimento da região de influência de sua malha rodoviária.”

FATOS MARCANES

- Entrega das obras de implantação de faixa adicional nas Rodovias dos Bandeirantes e Anhangüera (2021)

**CCR MSVIA**

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Implantação de novo viaduto no km 258 da BR-163

Local: Dourados (MS)

Investimento: N/A

Tipo: Melhoria

EXPECTATIVA PARA A CONCESSÃO EM 2024

“A concessionária acompanha definição do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a proposta de repactuação do contrato de concessão da rodovia na BR-163/MS.”

FATOS MARCANES

- Reconhecimento da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no Índice de Desenvolvimento Ambiental (IDA) em 2022, que verifica melhorias nos processos de gestão ambiental





CCR SPVIAS

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Prolongamento da duplicação de trecho urbano do km 280+850 ao 282+700 e do km 284+700 ao 287+904

Local: Itapeva (SP)

Investimento: R\$ 272 milhões (base: março de 2022)

Tipo: Duplicação

Benefícios: Proporcionar maior segurança, conforto e fluidez aos usuários e munícipes. Maior qualidade de vida aos usuários com a redução do tempo de trajeto, facilidade de acesso ao viário municipal e desenvolvimento à região

Estágio: 51% concluídos (previsão de conclusão em julho de 2024)

Executor: Sanson

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Remodelação de trevo no km 288 da Rodovia Francisco Alves Negrão (SP-258)

Local: Itapeva (SP)

Investimento: R\$ 12,9 milhões

Tipo: Melhoria

Benefícios: O novo formato do dispositivo proporciona maior segurança e fluidez aos motoristas e munícipes, além de mais qualidade de vida com a redução do tempo de trajeto e facilidade de acesso ao viário municipal

- Obra entregue em fevereiro de 2023

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Prolongamento da duplicação de trecho

urbano do km 280+850 ao km 282+700 e do km 284+700 ao 287+904

Local: Itapeva (SP)

Investimento: R\$ 272 milhões (base: março de 2022)

Tipo: Melhoria

Benefícios: Proporcionar maior segurança, conforto e fluidez aos usuários e munícipes, além de maior qualidade de vida aos usuários com a redução do tempo de trajeto, facilidade de acesso ao viário municipal e desenvolvimento à região

Estágio: 51% (previsão de conclusão em julho de 2024)

PLANO DE INVESTIMENTOS

Possíveis investimentos a serem realizados, mediante autorização do Poder Concedente:

- Prolongamento da duplicação de Itararé (SP-258)
- Implantação de dispositivo em desnível km 260+480 (SP-255)
- Remodelação do trevo km 110 (SP-127)
- Complexo Tatuí, km 113,5 e 115 (SP-127)
- Remodelação do trevo Buri (SP-258)
- Implantação de dispositivo km 292 (SP-280)

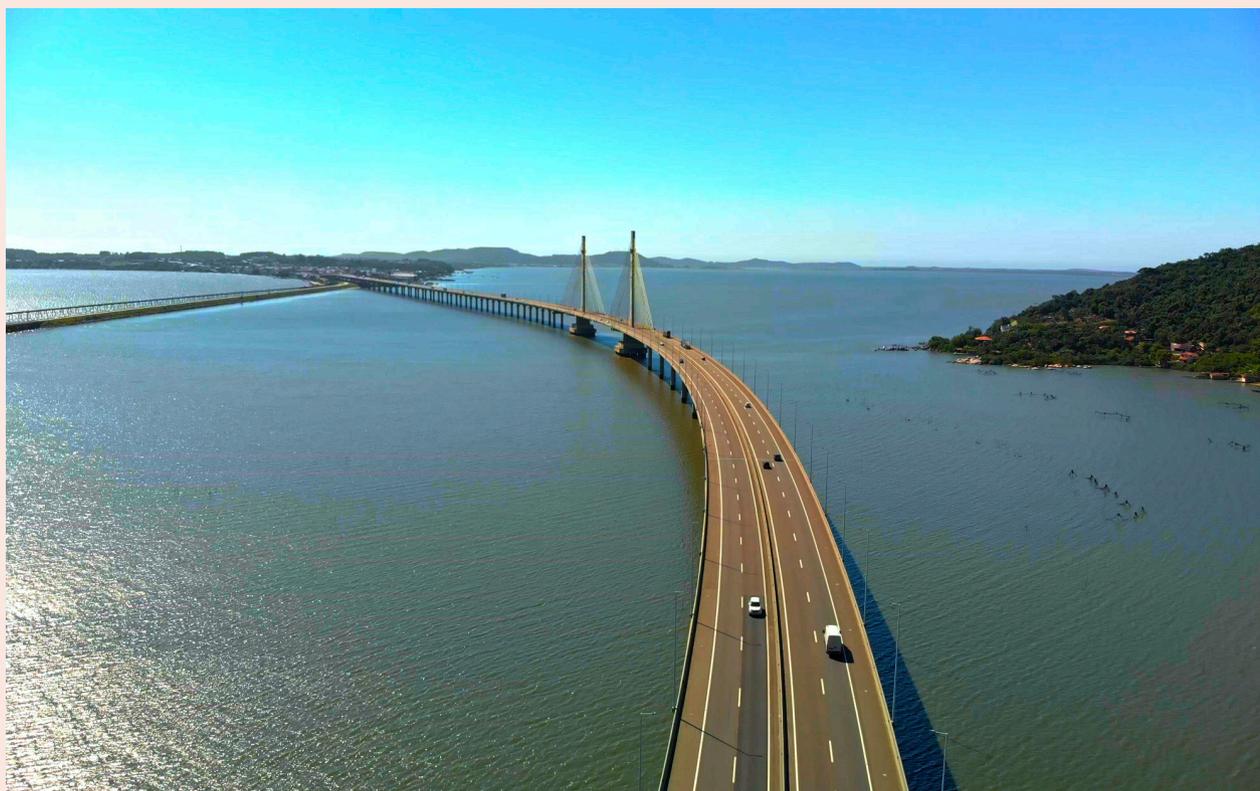
VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

- Volume de recursos próprios: 100%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	18,8%
Ampliação ou duplicação de vias	65,8%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	3,6%
Segurança e atendimento ao usuário	11,6%





CCR VIACOSTEIRA

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Construção das vias marginais no trecho Sul da BR-101

Local: Imbituba (SC)

Investimento: R\$ 60 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo: Obras realizadas do km 271 ao 278

Estágio: 80% concluídos

Executor: JL Engenharia

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Reforma e operação do ponto de pesagem veicular no km 417 da BR-101 Sul

Local: Araranguá (SC)

Investimento: N/A

Tipo: Manutenção

PRINCIPAL PROJETO PARA 2024

Conclusão das obras das vias marginais do km 273 ao 278 da BR-101 Sul/SC (em ambos

os sentidos)

Local: Capivari de Baixo (SC) e Tubarão (SC)

Investimento: R\$ 200 milhões

Tipo: Melhoria

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Novas passarelas

Local: Trecho sob concessão da BR-101 Sul/SC

Investimento: R\$ 4 milhões (por estrutura)

Tipo: Melhoria

Estágio: Em andamento

Executor: Porto Beton

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Trevo de Sangão

Local: Sangão (SC)

Investimento: R\$ 10 milhões

Tipo: Melhoria

Benefícios: Melhoria no acesso do trevo de acesso

Estágio: Em andamento

Executor: AF Terraplenagem



CCR VIALAGOS

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Recapeamento e sinalização na Rodovia RJ-124

Local: Rio Bonito, Araruama, Iguaba Grande e São Pedro da Aldeia (RJ)

Investimento: R\$ 7,4 milhões

Tipo: Manutenção

Estágio: 40% concluídos

Executores: IPE Engenharia e AGJ

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Obra de recuperação do pavimento na Rodovia RJ-124

Local: Rio Bonito, Araruama, Iguaba Grande e São Pedro da Aldeia (RJ)

Investimento: R\$ 6,3 milhões

Tipo: Manutenção

Escopo: Microfresagem e microrevestimento

DEMAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2022/2023)

Recuperação de taludes nos km 5, 7, 19+300, 21+400 e bueiros no km 23+000 da Rodovia RJ-124

Local: Rio Bonito (RJ)

Investimento: R\$ 2,8 milhões

Tipo: Manutenção

DEMAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2022/2023)

Estabilização de alas passagens inferiores e muros de peso na Rodovia RJ-124

Local: Araruama, Iguaba Grande e São Pedro da Aldeia (RJ)

Investimento: R\$ 365 mil

Tipo: Manutenção

PRINCIPAL PROJETO PARA 2024

Recapeamento e sinalização entre do km 0 ao 57+600

Local: Rio Bonito, Araruama, Iguaba Grande e São Pedro da Aldeia (RJ)

Investimento: R\$ 15,6 milhões

Tipo: Manutenção

Estágio: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Manutenção e recuperação de Obras de Arte Corrente, contenções, terraplenos e drenagens na Rodovia RJ-124

Local: Rio Bonito, Araruama, Iguaba Grande e S. Pedro da Aldeia (RJ)

Investimento: R\$ 2,9 milhões

Tipo: Manutenção

Estágio: 80% concluídos

Executores: IPE Engenharia e AGJ

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Obra de instrumentação de talude nos km 2+500 e 15+700 da Rodovia RJ-124

Local: Rio Bonito (RJ)

Investimento: R\$ 54 mil

Tipo: Manutenção

Estágio: Em andamento

Executores: IPE Engenharia e AGJ

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação e manutenção em contenções, taludes, drenagens e estruturas metálicas

Local: Rio Bonito, Araruama, Iguaba Grande e São Pedro da Aldeia (RJ)

Investimento: R\$ 6,8 milhões

Tipo: Manutenção

Estágio: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Monitoração de ativos em plataforma da RJ-124

Local: Rio Bonito, Araruama, Iguaba Grande e São Pedro da Aldeia (RJ)

Investimento: R\$ 940 mil

Tipo: Manutenção

Escopo: Pavimento, Obras de Arte Correntes, Obras de Arte Especiais, equipamentos de proteção e segurança, estruturas metálicas e instalações

Estágio: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Melhorias de estruturas, edificações e desapropriações

Local: Rio Bonito, Araruama e São Pedro da Aldeia (RJ)

Investimento: R\$ 1,7 milhão

Tipo: Manutenção

Estágio: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de pavimento flexível

Local: Rio Bonito, Araruama, Iguaba Grande e São Pedro da Aldeia (RJ)

Investimento: R\$ 7,3 milhões

Tipo: Manutenção

Estágio: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação e melhorias em Obras de Arte Especiais, contenções, terraplenos e drenagens

Local: Rio Bonito, Araruama, Iguaba Grande e São Pedro da Aldeia (RJ)

Investimento: R\$ 2,9 milhões

Tipo: Manutenção

Estágio: Em andamento

Executor: AGJ

VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

- Volume financiado: 100% (R\$ 26 milhões)

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	R\$ milhões
Manutenção de vias	9,4
Manutenção de Obras de Arte Especiais	0,7
Segurança e atendimento ao usuário	1,9

CCR VIAOESTE

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Implantação de vias marginais do km 22,5 ao 27 e de faixas adicionais do km 27 ao 31,650 – Pista Oeste da Rodovia Castello Branco (SP-280)

Local: Barueri (SP)

Investimento: R\$ 1 bilhão (base: julho de 2023)

Tipo: Duplicação

Avanço físico: 20,8% concluídos

Benefícios: A duplicação proporcionará maior segurança, conforto e fluidez aos usuários e munícipes, além de maior

qualidade de vida aos usuários com a redução do tempo de trajeto, segurança no acesso de municípios e desenvolvimento à região

Executor: Construtora Brasil

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de acessos nos km 15+500 e 16+900 – Pista Oeste – da SP-280

Local: Osasco (SP)

Investimento: R\$ 281,4 milhões (base: julho de 2023)

Tipo: Ampliação

Escopo: Ligação da Rodovia Castello Branco (SP-280) com a Avenida Fuad Auada a partir da Marginal Oeste, na altura do km 15+800 da SP-280, adentrando ao município de Osasco, após



cruzar as pistas da rodovia, o rio Tietê e o Complexo Viário Maria Campos

Benefício: O projeto proporcionará maior segurança e fluidez ao usuário

Estágio: 67% concluídos

Executores: Sanches Tripoloni

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Duplicação do km 67+000 ao 87+200 da Rodovia Raposo Tavares (SP-270) – Subtrecho 6

Local: Mairinque (SP)

Investimento: R\$ 120,6 milhões (base: julho de 2023)

Tipo: Duplicação

Benefícios: A duplicação e instalação de dispositivos de acesso e retorno proporcionarão maior segurança, conforto e fluidez aos usuários e municípios, além de melhor qualidade de vida aos usuários com a redução do tempo de trajeto, segurança no acesso e desenvolvimento à região

- Subtrecho 6: Mairinque/Brigadeiro Tobias

Estágio: 18,1% concluídos

Executores: Neopav e Tranenge

PRINCIPAIS PROJETOS PARA 2024

- Implantação de faixas adicionais na SP-280 (km 56+400 ao 52+430 e km 50+420 ao 45+810)
- SP-280 – Implantação de acessos ao município de Osasco (km 15+500 e km 16+900 Pista Oeste)
- SP-270 – Duplicação da Rodovia Raposo Tavares (km 45+200 ao 53+000 e km 67+000 ao 87+200)

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Duplicação da Rodovia Raposo Tavares (SP-270) – km 47 ao 63

Local: Vargem Grande e São Roque (SP)

Investimento: R\$ 322,8 milhões (base: julho de 2023)

Tipo: Duplicação

Estágio: 62% concluídos

Executores: Neopav e Tranenge

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de faixas adicionais na Rodovia Castello Branco (SP-280)

Local: Araçariquama (SP)

Investimento: R\$ 52,5 milhões (base: julho de 2023)

Tipo: Ampliação

Estágio: 20% concluídos

Executor: Sanson

PLANO DE INVESTIMENTOS

Investimentos a serem iniciados em 2024, após celebração de Termo Aditivo e Modificativo ao Contrato de Concessão:

- Recuperação de Segmentos Prioritários – km 92+000 ao 115+500 SP-270
- Recuperação de Segmentos Prioritários – km 0+000 ao 15+000 SP-075

VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

- Volume de recursos próprios: 100%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	12,7%
Ampliação ou duplicação de vias	69,5%
Novas Obras de Arte Especiais	17,7%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	100%

FATOS MARCANTES

- Entrega de três km de faixas adicionais na SP-280 – km 32 ao 29 – Oeste
- Início de Implantação de faixas adicionais na SP-280 – km 50 (50+420) ao 46 (45+810) – Leste
- Conclusão da adequação e melhorias em dispositivo da SP-280 – km 50+660 – Araçariquama





CCR VIASUL

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Duplicação do km 325 ao 345 da BR-386

Local: Marques de Souza e Lajeado (RS)

Investimento: R\$ 300 milhões

Tipo: Duplicação

Estágio: 90% concluídos

Executor: Consórcio OECI/Power China

PRINCIPAL PROJETO PARA 2024

Duplicação integral do 1º trecho e mais de 50% do 2º trecho

Local: Soledade e Fontoura Xavier (RS)

Investimento: N/A

Tipo: Duplicação

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de 32 novas passarelas – BR-101, BR-386 e Freeway

Local: Diversas cidades (RS)

Investimento: R\$ 4 milhões (por estrutura)

Tipo: Melhoria

Estágio: 75% concluídos

Executor: Porto Beton

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de faixas adicionais na BR-386 (RS)

Local: Lajeado e Estrela (RS)

Investimento: R\$ 100 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo: Construção da 3ª faixa

Estágio: 80% concluídos

Executor: Eurovias

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Duplicação de novo trecho da BR-386

Local: Soledade e Fontoura Xavier (RS)

Investimento: R\$ 340 milhões

Tipo: Duplicação

Escopo: Projeto abrange o trecho do km 245 ao 270

Estágio: Em andamento (supressão vegetal e terraplenagem)

Executor: Consórcio OECI/Power China

FATOS MARCANTES

- Entrega de trecho de 7 km da nova duplicação entre Marques de Souza e Lajeado (RS)
- Reconhecimento da Freeway pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT) como a 7ª melhor rodovia do Brasil em 2022
- “Prêmio Rodovias + Brasil 2022”, do Ministério da Infraestrutura, na categoria Iniciativa de Sustentabilidade em Concessões, com usinas fotovoltaicas para geração de energia



ECO135

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO Duplicação de 136 km na Rodovia BR-135

Local: Curvelo, Corinto, Bocaiúva e Montes Claros (MG)

Investimento: N/A

Tipo: Duplicação

Escopo: Obras nos trechos do km 668,8 (Curvelo) ao 574,5 (Corinto) e do km 410 (Bocaiúva) ao 367,6 (Montes Claros)

Benefício: Os serviços de duplicação a serem executados proporcionarão condições de maior fluidez ao tráfego, gerando mais segurança e conforto para os usuários

Estágio: Em andamento

Executor: ICCR135

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023) Implantação de 90 km de pistas duplicadas na Rodovia BR-135

Local: Corinto e Curvelo (MG)

Investimento: R\$ 515 milhões (base: 2022)

Tipo: Duplicação

Escopo: Duplicação do Trecho Sul, entre os municípios de Corinto (21 km) e Curvelo (69 km)

PRINCIPAL PROJETO PARA 2024 Contorno Leste de Montes Claros

Local: Montes Claros (MG)

Investimento: R\$ 230 milhões (base: 2022)

Tipo: Melhoria

Escopo: As obras serão divididas em trechos

- O Anel Viário Leste tem 12,1 km de extensão, sendo 2,2 km de rodovias a serem construídas e 9,9 km de rodovias existentes e passíveis de melhoramento
- Já o Anel Viário Norte possui extensão estimada de aproximadamente 10 km de construção, ligando a Rodovia BR-251 e a BR-135 sentido Norte

Benefícios: Considerado o 2º maior entroncamento rodoviário do país, constitui uma integração logística importante entre as rodovias BR-135, BR-365 e BR-251, potencializando a retirada do tráfego de veículos pesados de trechos urbanos, além de possibilitar uma melhoria logística para as indústrias da região

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO



Duplicação do Trecho Norte da Rodovia BR-135

Local: Montes Claros e Bocaiuva (MG)

Investimento: R\$ 400 milhões (base: 2023)

Tipo: Duplicação

Escopo: A obra prevê o desmonte de rochas em dois segmentos (um em Montes Claros e outro em Bocaiuva) para ampliação da plataforma da rodovia e acomodação de uma nova pista

- Haverá ainda a implantação de dispositivos em desnível e ampliação da plataforma da rodovia no perímetro urbano de Bocaiúva
- Nos segmentos de serra, o desafio da obra está no tráfego, pois os veículos pesados trafegam com velocidade reduzida no local

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de passarelas de pedestres

Local: Montes Claros, Bocaiúva, Corinto e Curvelo (MG)

Investimento: R\$ 21,9 milhões (base: janeiro de 23)

Tipo: Melhoria

Estágio: Em andamento

- Cinco unidades concluídas: Montes Claros (km 385 – Planalto), Bocaiúva (km 409 e 413), Buenópolis (km 510) e Augusto Lima (km 540)
- Quatro unidades em andamento: Montes Claros (km 382), Corinto (km 576), Curvelo (km 667+400 e km 667+860 – São José da Lagoa)
- Uma unidade não iniciada devido a embargo judicial: Bocaiúva (km 412)

Executor: Habitechne

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Restauração de pavimento

Local: Curvelo, Corinto, Bocaiúva, Montes Claros, Codisburgo e Inimutaba (MG)

Investimento: N/A

Tipo: Manutenção

Escopo: Obras de reabilitação e recuperação de mais de 200 km de pavimento ao longo de todo o trecho concessionado

Executor: ICCR135

VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

ORIGEM DOS RECURSOS	2022	2023
Volume de recursos próprios	54%	18,5%
Volume financiado	46%	81,5

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	32%
Ampliação ou duplicação de vias	63%
Novas Obras de Arte Especiais	3%
Segurança e atendimento ao usuário	1%
Outros	1%

FATOS MARCANTES

- No dia 23 de outubro, a concessionária, em parceria com a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais (Seinfra) e o Governo do Estado, realizou a entrega parcial das obras de ampliação e duplicação da BR-135

ECORODOVIAS

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Revitalização do pavimento no Corredor Ayrton Senna/Carvalho Pinto

Local: São Paulo (SP)

Investimento: N/A

Tipo: Manutenção

Escopo: Nesta fase, as obras ocorrem do km 19 da rodovia Ayrton Senna, sentido interior, na região do aeroporto, ao km 61, no início da Rodovia Carvalho Pinto e, ainda, nas marginais do km 19 ao 26

- Na obra, os serviços de reconstrução utilizam uma técnica em que todo o pavimento já existente é reciclado
- O asfalto antigo é retirado e, no próprio local da obra, uma recicladora faz o trabalho de misturar os ingredientes que renovam o pavimento e sua reaplicação simultânea
- Além disso, o material fresado no revestimento dos acostamentos também é reutilizado

Estágio: Em andamento

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Implantação de 3ª faixa da Rodovia Ayrton Senna (SP-070)

Local: Mogi das Cruzes (SP)

Investimento: R\$ 34,4 milhões

Tipo: Ampliação

Escopo: Obra executada do km 45 ao 56 da Rodovia Ayrton Senna, sentido São Paulo

DEMAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2022/2023)

Acesso ao rodoanel de Itaquaquetuba pela Rodovia Ayrton Senna (SP-070)

Local: Itaquaquetuba (SP)

Investimento: R\$ 2 milhões

Tipo: Ampliação

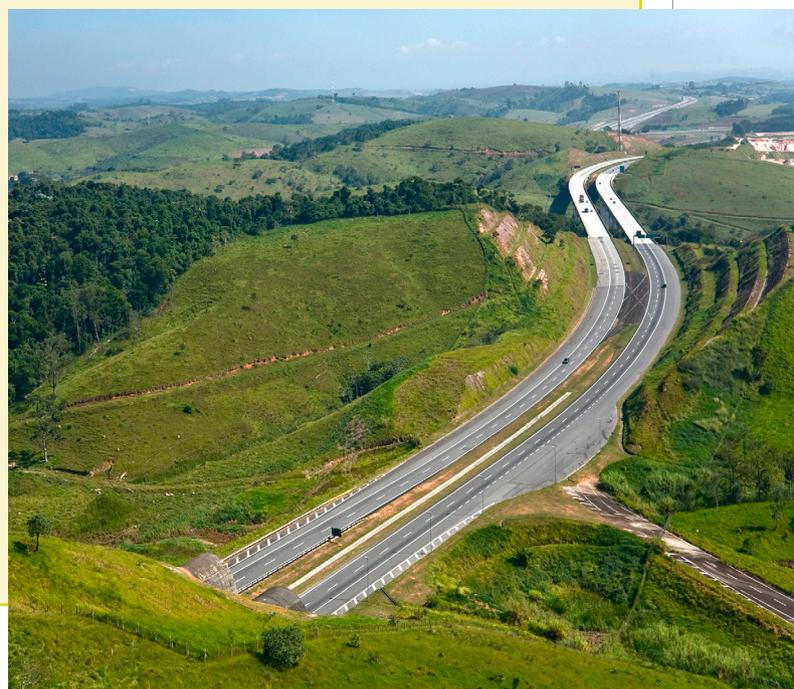
Escopo: Adequação de um acesso ao rodoanel na altura do km 36 da Rodovia Ayrton Senna (SP-070)

VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

- Volume de recursos próprios: 100%

FATOS MARCANTES

- Em 2022, a concessionária investiu R\$ 126,8 milhões em obras de ampliação e manutenção do Corredor Ayrton Senna/Carvalho Pinto, conforme dados públicos divulgados pela companhia, acessíveis neste link: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/7c109ecb-88c9-441f-91cb-66a8db417120/209870b3-8f62-6d4b-800b-69e38ce7bd10?origin=1>
- O prazo de concessão da Ecopistas se estende até junho de 2039





ECOVIAS DOS IMIGRANTES

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

2ª fase da remodelação da entrada de Santos (Binário 2), entre o km 59 e o km 65 da Via Anchieta – Conexão Porto/Cidade

Local: Santos (SP)

Investimento: R\$ 346,2 milhões

Tipo: Ampliação

Escopo: A obra inclui a construção de novo viaduto, recuperação total da Avenida Bandeirantes (SP-148), ampliação da capacidade da ponte sobre o Rio Casqueiro e implantação de duas passarelas de pedestres na altura do km 63

- Outra obra prevista nesta fase é a construção de uma estação elevatória, que contribuirá para o sistema de drenagem ao evitar enchentes na entrada da cidade

Estágio: Em fase de conclusão (previsão de entrega em novembro de 2024)

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Melhorias urbanas

Local: São Vicente (SP)

Investimento: R\$ 52 milhões

Tipo: Ampliação

Escopo: Adequações dos acessos entre o km 64 e 66 na Pista Sul da Rodovia dos Imigrantes (SP-160), além de implantação de Via Marginal do km 65+500 ao 64 para segregar o tráfego local, conclusão de um novo sistema de drenagem de águas pluviais no km 65 e implantação de iluminação do km 62 ao 68

DEMAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2022-2023)

Complemento do dispositivo do Jardim Casqueiro (Rabo do Dragão)

Local: Santos (SP)

Investimento: R\$ 52 milhões

Tipo: Ampliação

Escopo: Construção de alça de acesso ligando a avenida Joaquim Jorge Peralta ao viaduto, além de coletora para auxiliar na distribuição do fluxo na Rodovia Anchieta (SP-150), novo ponto de ônibus e rampa de acesso à passarela na Pista Marginal Sul (sentido Santos), ambas no km 60

- Melhorias de iluminação, pavimento, sinalização horizontal e vertical, dispositivos de segurança viária e de proteção ao meio ambiente, além de restauração da passarela e do viaduto já existentes no local



DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de ciclovia do km 38 ao 42 da Rodovia dos Imigrantes

Local: São Bernardo do Campo (SP)

Investimento: R\$ 17,2 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo: Nova ciclovia liga a estrada velha do Capivari ao Parque Estadual Serra do Mar, passando pela interligação com o planalto, onde será implantada uma passarela, integrando a "Rota Márcia Prado"

Estágio: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Manutenção de pavimento

Local: Sistema Anchieta-Imigrantes (SP)

Investimento: N/A

Tipo: Manutenção

Escopo: Obras de revitalização do asfalto em toda a extensão da região de Planalto da Via Anchieta

Estágio: Em andamento

VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

- Volume de recursos próprios: 100%

FATOS MARCANTES

- Em 2022, a Ecovias investiu R\$ 239,9 milhões de reais em obras de ampliação e manutenção do Sistema Anchieta-Imigrantes, conforme dados públicos divulgados pela companhia, acessíveis neste link:

<https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/12f2e676-c16c-49d7-86a1-5d72d8adcf02/9829b5ea-e71b-5241-d01f-2ef0f9e4b537?origin=1>

- Em 2022, os custos com conservação, manutenção e operação de todas as rodovias que integram o Sistema Anchieta foi de R\$ 172 milhões, incluindo serviços de terceiros
- Conclusão e entrega da 2ª fase de reformulação da entrada de Santos, que inclui três viadutos (nos km 62, 64+560 e 65), duas novas passarelas (nos km 62 e 64+350), 5 km de ciclovia, entre o bairro Jardim Casqueiro, em Cubatão, à malha cicloviária de Santos, e 1.200 m de galeria de drenagem de águas pluviais
- No ano em que a Ecovias completou 25 anos de atuação à frente do Sistema Anchieta-Imigrantes, a concessionária também celebrou a conquista da certificação MESC pelo 3º ano consecutivo, com mais de 80% de satisfação, sendo classificada como melhor empresa do setor de rodovias de acordo com a avaliação de usuários do Google
- O prazo de concessão da Ecovias vai até fevereiro de 2034



EIXO

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Duplicação da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294)

Local: Marília e Oriente (SP)

Investimento: R\$ 190 milhões

Tipo: Duplicação

Escopo: Em um total de 19 km, serão construídos quatro dispositivos de acesso e retorno, sistemas que eliminam o cruzamento em nível na rodovia e conferem mais segurança ao motorista

- O cronograma contempla ainda a instalação de cinco passagens inferiores e implantação de 10 km de vias marginais

Estágio: 60% concluídos (previsão de entrega em 2024)

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Construção de novo viaduto ligando a área urbana sobre a SP-294, na altura do km 472

Local: Oriente (SP)

Investimento: N/A

Tipo: Melhoria

Escopo: A nova estrutura na altura do km 472 possui de 35 m de extensão com novas pistas, canteiro central e acostamento

- A obra de arte anterior possuía 18 m e estava fora dos padrões para comportar o projeto de ampliação da SP-294
- Outra obra relevante entregue pela Eixo SP foi a revitalização de pavimento em mais de 200 km de rodovias, incluindo corredores importantes como a SP-310 – Rodovia Washington Luís, no trecho entre Cordeirópolis e São Carlos; SP-225 – Rodovia Engenheiro Paulo Nilo Romano, entre Itirapina e Jaú; SP-225 – Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros, entre Jaú e Bauru, além de outras



PRINCIPAL PROJETO PARA 2024

Início da entrega de Pontos de Paradas para Descanso de caminhoneiros (PPDs) ao longo do trecho concedido

Local: Diversas cidades

Investimento: N/A

Tipo: Melhoria

Escopo: Ao todo, serão nove postos que terão capacidade para atender 450 usuários diariamente

- As áreas de descanso terão cerca de 20 mil m² de área construída, portaria para entrada e saída 24 horas, pátio de estacionamento com vagas demarcadas e espaço totalmente iluminado, além de monitoramento por câmeras
- A infraestrutura das edificações contempla refeitório com micro-ondas e mesas, lavanderia, sala de tevê com bancos e sofás, sanitários, vestiário e fraldário, além de armários individuais
- As áreas interna e externa terão ainda conexão Wi-Fi

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Programa de revitalização de pavimento

Local: Diversas cidades

Investimento: R\$ 350 milhões

Tipo: Manutenção

Estágio: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Alargamento de Obras de Arte Especiais

Local: Diversas cidades

Investimento: N/A

Tipo: Manutenção

Estágio: Em andamento (6 estruturas)

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Restauração de Obras de Arte Especiais

Local: Diversas cidades

Investimento: R\$ 20 milhões

Tipo: Manutenção

Estágio: Em andamento (120 estruturas)

PLANO DE INVESTIMENTOS

O maior contrato sob supervisão da Artesp (Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo) terá investimentos na ordem de R\$ 17 bilhões em obras de ampliação, conservação, além da modernização de serviços ao usuário

- A Eixo SP Concessionária de Rodovias administra mais de 1.221 km de estradas que passam por 62 municípios da região de Rio Claro, no centro do Estado, até Panorama, no extremo oeste, na divisa com Mato Grosso do Sul

FATOS MARCANTES

- Pelo 3º ano consecutivo, a concessionária recebeu o "Selo Ouro" de participação no Programa Brasileiro GHG Protocol Brasil, instrumento usado para quantificar e gerenciar as emissões de gases de efeito estufa (GEE) de organizações
- A Eixo SP foi eleita a melhor empresa na categoria Concessionária de Rodovias do país no Prêmio "Melhores e Maiores do Transporte 2022", que destaca os setores da indústria e serviços que contribuem com o desenvolvimento da economia brasileira
- Na avaliação, foi considerada a eficiência na gestão da maior malha rodoviária sob concessão do país
- Outros fatores relevantes foram projetos tecnológicos como Wi-Fi em rodovias e circuito de monitoramento por câmeras, além de um robusto plano de recuperação de pavimento e restauração de sinalização e faixa de domínio

RENOVIAS

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Implantação de passarela e travessia no km 176 da Rodovia SP-342

Local: Mogi Guaçu (SP)

Investimento: R\$ 3,3 milhões (base: maio de 2023)

Tipo: Melhoria

Escopo: Passarela de pedestres incluindo rampas e escadaria de acesso, bem como a travessia da rodovia, com obras de terraplenagem, fundação, drenagem e sinalização

Benefícios: Obra interliga alguns bairros da cidade com o centro

comercial para os pedestres

Estágio: 97% concluídos

Executor: Tranenge

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Implantação de dispositivo de retorno no km 225 da Rodovia SP-342

Local: São João da Boa Vista (SP)

Investimento: R\$ 33,9 milhões (base: março de 2022)

Tipo: Melhoria

Benefícios: Obra promove a segurança viária para a população universitária e demais usuários do trecho próximo ao acesso à

UNESP (Universidade Estadual Paulista)

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de erosão no km 190 da Rodovia SP-342

Local: Espírito Santo do Pinhal (SP)

Investimento: R\$ 1,2 milhão (base: setembro de 2023)

Tipo: Manutenção

Estágio: 41% concluídos

Executor: Geofacil

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de erosão no km 190+800 da Rodovia SP-342

Local: Espírito Santo do Pinhal (SP)

Investimento: R\$ 700 mil (base: agosto de 2023)

Tipo: Manutenção

Estágio: 95% concluídos

Executor: M. A. de Oliveira Construtora

PLANO DE INVESTIMENTOS

O Plano de Investimentos consiste na continuidade dos serviços de Conservação Especial ao longo da malha rodoviária, incluindo Recuperação de Pavimento, Recuperação de OAEs, Sinalização Horizontal e Vertical e implantação de Dispositivos de Segurança (Defensas Metálicas / Barreiras de Concreto)

VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

- Volume de recursos próprios: 100%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	19%
Ampliação ou duplicação de vias	51%
Novas Obras de Arte Especiais	7%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	2%
Segurança e atendimento ao usuário	20%
Outros	1%

EXPECTATIVA PARA A CONCESSÃO EM 2024

“A concessionária teve o contrato de concessão aditivado em 2022, com postergação do prazo de término da concessão para outubro de 2024. No momento, está em tratativas com o Poder Concedente para nova postergação.”

EXPECTATIVA PARA O SETOR EM 2024

“Para o ano de 2024, a concessionária tem a expectativa de que ocorram investimentos em infraestrutura para o desenvolvimento da região de influência de sua malha rodoviária.”

FATOS MARCANTES

- Celebração de Termos Aditivos e Modificativos relacionados à alteração no índice de reajuste das tarifas de pedágio IGPM x IPCA, postergando o prazo de término da concessão para 29/08/24
- Celebração de Termo Aditivo e Modificativo relacionado à incorporação de obra TAM 22/2022: Implantação de Dispositivo de Retorno e Acesso à UNESP – km 225+000 – SP-342 (São João da Boa Vista), celebrado em 22/09/2022, postergando o prazo de término da concessão para 13/10/2024





RODOANEL OESTE

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Implantação de Faixa Adicional do km 15+500 ao 19+700 – Externa

Local: Carapicuíba e Osasco (SP)

Investimento: R\$ 26,2 milhões

Tipo: Melhoria

Benefícios: Proporcionar mais segurança, conforto e fluidez aos usuários e municípios, além de melhor qualidade de vida com a redução do tempo de trajeto, facilidade de acesso ao viário municipal e maior desenvolvimento econômico à região

Estágio: Em mobilização (previsão de conclusão em outubro de 2024)

Executor: FBS Construção

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Implantação de Marginal – km 19+700 ao 24+400 – em ambos os sentidos (Padroeira-Raposo)

Local: Osasco (SP)

Investimento: R\$ 73,2 milhões (base: julho de 2023)

Tipo: Melhoria

Benefícios: Proporcionar mais segurança, conforto e fluidez aos usuários e municípios, além de melhor qualidade de vida com a redução do tempo de trajeto, facilidade de acesso ao viário municipal e maior desenvolvimento econômico à região

Estágio: Obra iniciada em junho de 2018 e concluída em outubro de 2023

PRINCIPAL PROJETO PARA 2024

Implantação de faixa adicional do km 15+500 ao 19+700 – Externa

Local: Carapicuíba e Osasco (SP)

Investimento: R\$ 26,2 milhões

Tipo: Melhoria

Benefícios: Proporcionar mais segurança, conforto e fluidez aos usuários e municípios, além de melhor qualidade de vida com a redução do tempo de trajeto, facilidade de acesso ao viário municipal e maior desenvolvimento econômico à região

Estágio: Obra iniciada em novembro de 2023 e concluída em outubro de 2024

PLANO DE INVESTIMENTO

Possíveis investimentos a serem realizados, mediante autorização do Poder Concedente:

- Projeto Rodoanel Mais Seguro
- Piscinão – Bacia de Detenção Padroeira km 18,5 e Metalúrgico km 20,7

VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

- Volume de recursos próprios: 100%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	6,3%
Ampliação ou duplicação de vias	1,6%
Segurança e atendimento ao usuário	10%
Outros*	82%

*Equipamentos, veículos e sistemas de controle

FATOS MARCANTES

- Entrega das obras de implantação de vias marginais Padroeira/Raposo, entre o km 19+700 e 24+400 – Pista Interna e Externa – no Rodoanel Mário Covas (SP-021)



ROTA DAS BANDEIRAS

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Faixa adicional na Rodovia D. Pedro I (SP-065)

Local: Atibaia (SP)

Investimento: R\$ 94,3 milhões (base: julho de 2023)

Tipo: Ampliação

Escopo: A obra refere-se à implantação de 14 km de faixa adicional, com 3,5 m de largura e adequação dos acostamentos para largura final de 3 m, nas Pistas Norte e Sul da Rodovia D. Pedro I (SP-065), entre os km 74+000 e 88+150

- Além dos serviços de terraplenagem, contenções, pavimento, drenagem e sinalização, estão em andamento o alargamento de quatro OAEs existentes, localizadas nos km 73+923, 76+500, 78+980 e 86+000 das pistas expressas da SP-065
- As obras de alargamento dos viadutos preveem, ainda, a adequação de trem tipo da estrutura e reforço estrutural sob a plataforma existente, para suporte da terceira faixa e continuidade do acostamento
- Assim, as pontes e viadutos apresentarão largura total de 15,4 m, contando com três faixas de rolamento, refúgio, acostamento e proteção com barreiras rígidas

Benefícios: O complexo de obras tem como objetivo melhorar a fluidez do tráfego e a segurança dos usuários

Estágio: Em andamento (previsão de conclusão no 1º semestre de 2024)

Executores: Quimassa (terraplenagem e pavimentação) e Tranenge (alargamento das Obras de Arte Especiais)

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Implantação de dispositivo e marginal no km 183 da SP-332

Local: Conchal (SP)

Investimento: R\$ 24,1 milhões (base: julho de 2023)

Tipo: Ampliação

Conclusão: Obra entregue em agosto de 2023

Escopo: O projeto na Rodovia Professor Zeferino Vaz (SP-332) consistiu na criação de uma passagem superior e a construção geométrica das alças e ramos, de acordo com a capacidade de tráfego projetada

- Além disso, foi implantado 1 km de vias marginais, paralelas às pistas principais da SP-332, com duas faixas de rolamento e acostamento
- A plataforma final da marginal possui 1 m de refúgio, 7 m de faixa de rolamento, 3 m de acostamento e 1,5 m de drenagem lateral

Benefício: O novo dispositivo garante uma nova opção de



conexão para a região central de Conchal e contribuirá para qualificar mobilidade na região que, em breve, deverá receber novos empreendimentos industriais e logísticos

PRINCIPAL PROJETO PARA 2024

Duplicação do km 22+800 ao 24+600 da Rodovia Luciano Consoline (SP-063)

Local: Itatiba (SP)

Investimento: R\$ 41 milhões (base: julho de 2023)

Tipo: Duplicação

Escopo: A intervenção se inicia na Interseção com a obra da Perimetral de Itatiba

- A obra prevê a seção composta por três faixas de rolamento com 3,6 m de largura, acostamento de 1,5 m de largura, faixa de segurança interna com 1 m de largura e barreira rígida entre pistas, além da implantação de dois muros à flexão

Benefícios: Visando maior segurança e fluidez aos usuários, serão executadas adequações e melhorias de acessos existentes

- A previsão é de que as obras comecem no início de 2024, prazo condicionado à conclusão dos processos de desapropriação e licenciamento ambiental

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação do perimetral de Itatiba

Local: Itatiba (SP)

Investimento: R\$ 154,5 milhões

Tipo: Ampliação



Estágio: 92% concluídos

Executores: Trecho concluído: Conter (infra) e Tranenge (OAEs) / Em andamento: Encalco (infra) e Consulttar (OAEs)

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de marginais e melhorias de Interseção do km 114 ao 125 da Rodovia Professor Zeferino Vaz (SP-332)

Local: Campinas e Paulínia (SP)

Investimento: R\$ 153,9 milhões

Tipo: Ampliação/Melhoria

Estágio: 23% concluídos

Escopo: Implantação de edificação para atendimento ao usuário

Executores: Jofege (infraestrutura) e Bernardi (edificação)

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de posto de atendimento no km 54+800 da Rodovia D. Pedro I (SP-065)

Local: Nazaré Paulista (SP)

Investimento: R\$ 3,6 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo: Implantação de edificação para serviços de atendimento ao usuário (Posto SAU)

Estágio: 93% concluídos

Executores: Jofege (infraestrutura) e Bernardi Empreendimentos (edificação)

VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

FONTE	2022	2023
Recursos próprios	12,4%	18%
Financiado	87,6%	82%
TOTAL	R\$ 336,2 milhões	R\$ 243,8 milhões

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	2022	2023
Manutenção de vias	23,9%	18,4%
Ampliação ou duplicação de vias	56,9%	53,4%
Obras de Arte Especiais	5,6%	7,5%
Manutenção OEAs	4,4%	3,4%
Segurança e atendimento ao usuário	4,2%	7%
Outros	4,9%	10,2%

EXPECTATIVA PARA O SETOR EM 2024

“Com contrato de concessão até 2039, a concessionária prevê o cumprimento do contrato de concessão por parte dos órgãos reguladores, sem medidas que impactem no equilíbrio econômico-financeiro.”

FATOS MARCANTES

- A Rodovia Prof. Zeferino Vaz (SP-332) foi eleita a 2ª melhor rodovia do país pela pesquisa de rodovias da Confederação Nacional do Transporte (CNT) em novembro de 2022, levando em consideração critérios de geometria da via, sinalização e qualidade do pavimento
- As equipes analisaram variáveis como condições da superfície, placas e faixas de sinalização e defensas, além de elementos da via como curvas, acostamentos, pontes e viadutos

ROTA DO OESTE

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Duplicação da Rodovia BR-163/MT

Local: Diamantino e Nova Mutum (MT)

Investimento: R\$ 618 milhões

Tipo: Duplicação

Escopo: Atualmente, os trabalhos são realizados em 23 km de rodovia

- Lançada em 1º de julho de 2023, a obra duplicação entre Diamantino (km 507) e Nova Mutum (km 593,6) inclui duplicação, construção de acostamento, canteiro central, sinalização horizontal e vertical, além da recuperação da via antiga

- O projeto também contempla a construção de retorno em desnível, duas pontes (uma sobre o rio Arino e outra sobre um afluente) e mais dois diamantes

Estágio: Em andamento

Executor: Consórcio Construtor BR-163 (Sanches e Tripoloni e Agrimat)

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Reconstrução da BR-070

Local: Cuiabá, Várzea Grande e Sinop (MT)

Investimento: R\$ 202 mil

Tipo: Manutenção

Escopo: A reconstrução é feita em Cuiabá e Várzea Grande e no trecho de Várzea Grande a Sinop

DEMAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2022/2023)

Recuperação de ponte sobre o Rio Vermelho**Local:** Rondonópolis (MT)**Investimento:** R\$ 11 milhões**Tipo:** Manutenção

DEMAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2022/2023)

Implantação de passarela para pedestres**Local:** Rondonópolis (MT)**Investimento:** R\$ 4 milhões**Tipo:** Melhoria

DEMAIS OBRAS CONCLUÍDAS

Recuperação funcional e estrutural**Local:** Cuiabá e Sinop (MT)**Investimento:** R\$ 202 milhões**Tipo:** Manutenção**Escopo:** Obras abrangem as Rodovias BR-070, BR-364 e BR-163**Executor:** MT Sul, Pedrisa e Agrimat

PRINCIPAL PROJETO PARA 2024

Duplicação e readequação de parâmetros, com ampliação de 88 km da BR-163**Local:** Nova Mutum e Lucas do Rio Verde (MT)**Investimento:** N/A**Tipo:** Duplicação

OUTROS PROJETOS PARA 2024

Duplicação, construção de viadutos e recuperação de pavimento da Rodovia BR-163**Local:** Sinop (MT)**Investimento:** N/A**Tipo:** Melhoria/Duplicação**Escopo:** Início da duplicação da BR-070, em Cuiabá, conhecida como "Rodovia dos Imigrantes"

- Obra inclui a instalação de seis viadutos e duplicação de 27 km da rodovia

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Serviços de manutenção da BR-364**Local:** Jaciara e Rondonópolis (MT)**Investimento:** R\$ 30 milhões**Tipo:** Manutenção**Estágio:** Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Construção de três bases definitivas para usuários**Local:** Juscimeira, Jaciara e Cuiabá (MT)**Investimento:** R\$ 13 milhões**Tipo:** Melhoria**Estágio:** Em andamento

PLANO DE INVESTIMENTO

A Nova Rota do Oeste prevê o investimento de R\$ 7,5 bilhões, em um prazo máximo de oito anos, para o cumprimento do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) assinado com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

- O novo plano de obras prevê 450 km de duplicação, 34 Obras de Artes Especiais, instalação de fibra ótica e de câmeras de monitoramento, além de passarelas e a recuperação estrutural da via, entre outras

VALORES INVESTIDOS EM 2022/2023

- Volume de recursos próprios: 100%

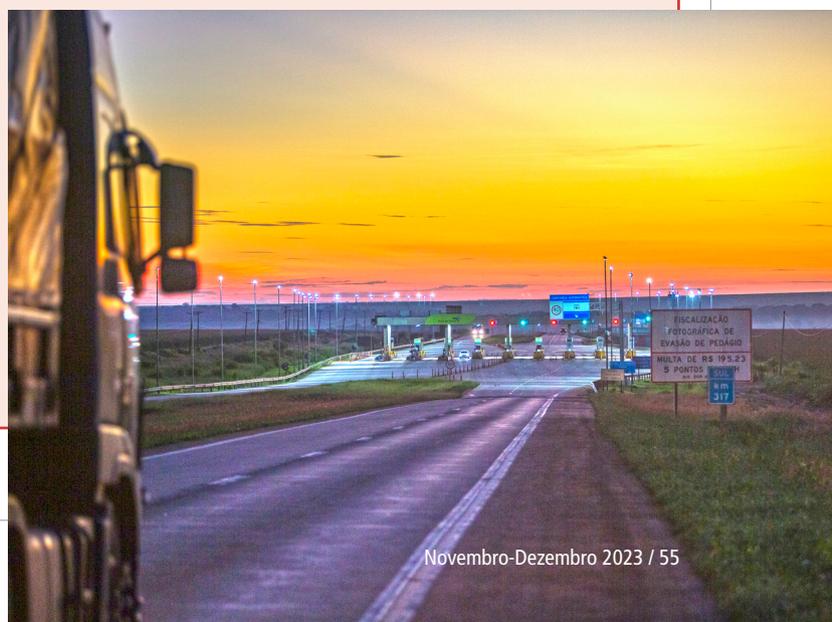
DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE*	%
Manutenção de vias	89,3%
Ampliação ou duplicação de vias	4,7%
Obras de Arte Especiais	3,1%
Segurança e atendimento ao usuário	1,7%
Outros	1%

*Referente a setembro de 2023

FATOS MARCANTES

- Troca de controle acionário da empresa, em maio, passando a ser administrada pela MT Par, empresa de economia mista do Governo de Mato Grosso
- Retomada da duplicação a partir de Diamantino (BR-163)
- Reconhecimento como Classe A pelo IDA
- 1º lugar no prêmio "Via Viva 2023", na categoria Rodoviária





SPMAR

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Implantação de Obra de Arte Especial na Rodovia SP-021

Local: São Paulo (SP)

Investimento: R\$ 950 mil

Tipo: Melhoria

Escopo: Obras realizada no km 90+970 Transversal – Viaduto CPTM/Braskem do Rodoanel Mário Covas

Estágio: 90% concluídos

Executor: Contern

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2022/2023)

Construção de edifício da sede administrativa

Local: São Paulo (SP)

Investimento: R\$ 6,6 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo: Estrutura executada em peças pré-moldadas no km 40+800 (Trecho Sul) – Canteiro Central – do Rodoanel Mário Covas (SP-021)

Benefícios: Implantação de infraestrutura corporativa para os colaboradores da concessionária

PRINCIPAL PROJETO PARA 2024

Intervenção no pavimento da rodovia (rígido e flexível)

Local: São Paulo (SP)

Investimento: R\$ 99 milhões

Tipo: Manutenção

Benefício: Preservação da segurança e conforto do usuário do km 029+500 ao 129+593 no Rodoanel Mário Covas – Trechos Sul e Leste

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Pavimentação no Trecho Leste

Local: Ribeirão Pires, Mauá, Suzano, Poá, Itaquaquecetuba e Arujá (SP)

Investimento: R\$ 34 milhões

Tipo: Melhoria

Estágio: 65% concluídos

Executor: Contern

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Pavimentação no Trecho Sul

Local: Embu das Artes, Itapecerica da Serra, São Paulo, São

Bernardo do Campo, Santo André e Mauá (SP)

Investimento: R\$ 11 milhões

Tipo: Manutenção

Estágio: 25% concluídos

Executor: Contern

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Serviços de manutenção no Monumento Obelisco

Local: São Paulo (SP)

Investimento: R\$ 320 mil

Tipo: Manutenção

Estágio: 5% concluídos

Executor: Unitecnica

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	R\$ milhões
Manutenção de vias	45
Manutenção de Obras de Arte Especiais	8,5
Segurança e atendimento ao usuário	3,9

EXPECTATIVA PARA A CONCESSÃO EM 2024

“A renovação de concessões oferece oportunidades tanto para as empresas concessionárias existentes quanto para novos participantes no mercado.”

- “As expectativas podem incluir uma competição saudável entre as empresas interessadas, levando a propostas inovadoras e eficientes para melhorar a infraestrutura das rodovias.”
- “Além disso, espera-se que o processo de renovação seja transparente e bem regulamentado, proporcionando segurança jurídica para os investidores.”

EXPECTATIVA PARA O SETOR EM 2024

“Espera-se um crescimento contínuo, impulsionado pela necessidade de melhorar a infraestrutura de transporte no país.”

- “Necessidade de investimentos em projetos de expansão, modernização e manutenção de rodovias existentes.”
- “Busca por soluções inovadoras para melhorar a eficiência operacional, reduzir os impactos ambientais e aumentar a segurança nas estradas.”

FATOS MARCANTES

- Conformidade com os Princípios do Equador
- Recertificações ISO 9001, 14001 e 45001





A maior Feira de Máquinas e Equipamentos para Construção e Mineração da **América Latina**

23 a 26 de abril de 2024
13h às 20h | São Paulo Expo | SP

OPORTUNIDADE:

Em novembro, o **Road Show LatAm**, leva sua marca para encontrar líderes do mercado em **seis países diferentes!** Saiba como participar:

mtexpo.com.br



Acesse todos os nossos canais escaneando o **QR code**

GARANTA SEU ESPAÇO AGORA!

+55 11 3868.6340
info@mtexpo.com.br

Parceiro Institucional



Realização





OBTENHA DESCONTO EXCLUSIVO NA AQUISIÇÃO DO MAIS COMPLETO SISTEMA PARA GERENCIAMENTO DE MANUTENÇÃO DE FROTA DO MERCADO.

A **SOBRATEMA** fez uma parceria com a **ASSISTE**, desenvolvedora do sistema para gerenciamento de manutenção de frota – **SISMA**, para auxiliar sua empresa na solução de problemas de custo e gerenciamento de manutenção das suas frotas automotivas. Esta cooperação visa proporcionar maior rentabilidade, controle e segurança para sua gestão de frota. Solicite uma demonstração do **SISMA** no portal da **SOBRATEMA** e ganhe um desconto exclusivo na aquisição e utilização desta completa ferramenta.



WWW.SOBRATEMA.ORG.BR/SISMA