Foto: Osmar Veiga

Sondagem de Mercado

Setembro de 2026



Projeto de concessão das rodovias MS-377, MS-240 e MS-497

EPE
Escritório de Parcerias Estratégicas

SEILOG
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

GOVERNO DE Mato Grosso do Sul

CONTEXTO

O Mato Grosso do Sul está estruturando o 4º lote de concessão estadual rodoviária, todos no leste do estado.

Projeto	MS-306	MS-112	Rota da Celulose	MS-377, MS-240 e MS-497
Rodovias	MS-306	MS-112 e BR-158/436	MS-040/ 338/395 e BR-262/267	MS-377 MS-240 MS-497
Extensão	219 km	412 km	870 km	228 km
Assinatura do Contrato	19/03/20	23/03/23	27/01/26	A definir
Concessionária Responsável	WAY 306	WAY 112	Caminhos da Celulose	A definir



VOCAÇÃO DO CORREDOR

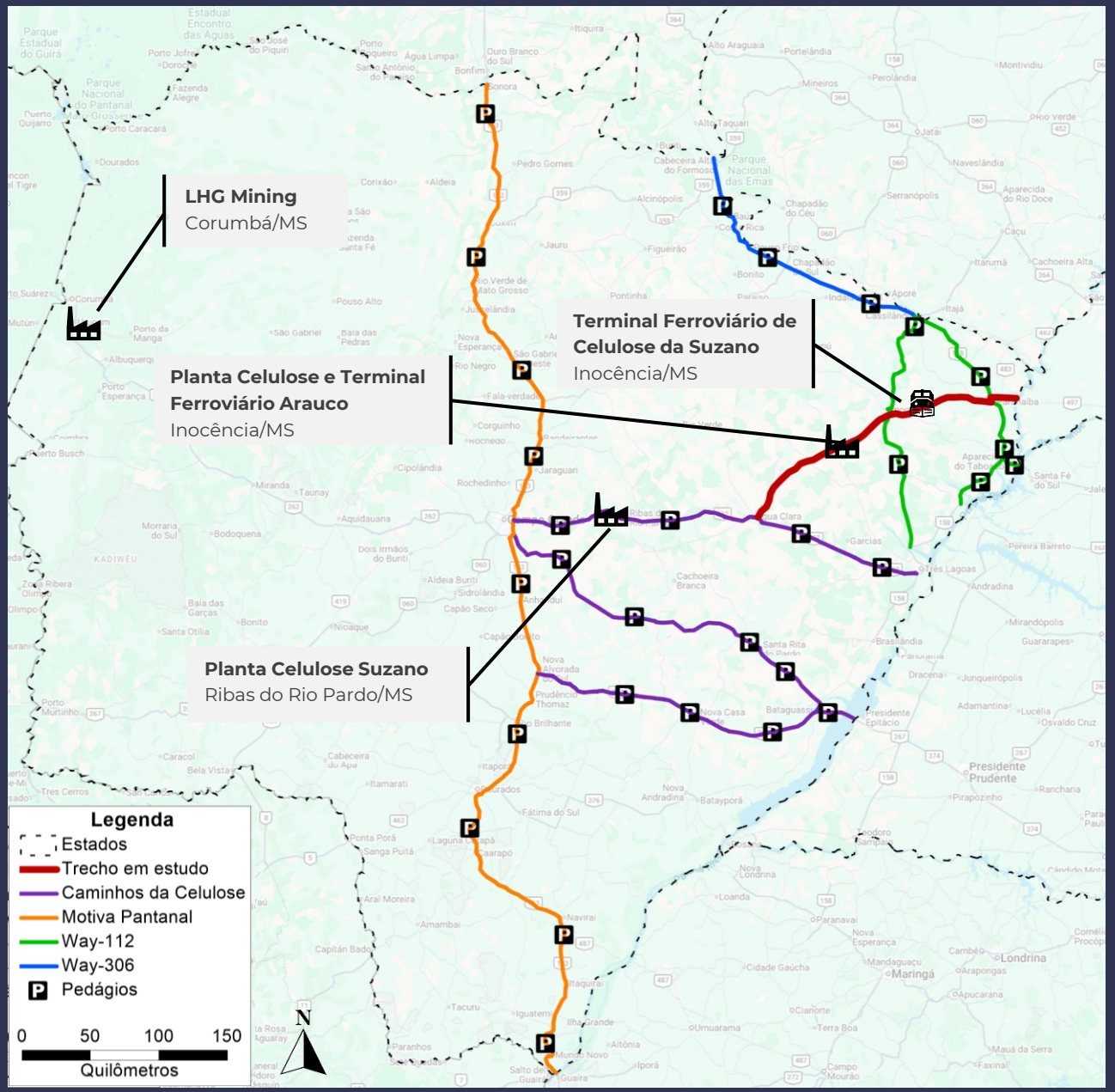
Importante corredor de escoamento do estado do Mato Grosso do Sul, por onde passam atualmente produtos como:

- **Silvicultura/Celulose** – com origem na fábrica da Suzano, em Ribas do Rio Pardo/MS, e destino ao terminal de transbordo da empresa, em Inocência/MS
- **Minério de ferro** – proveniente de Corumbá/MS com destino à Minas Gerais;

Além disso, a nova fábrica da Arauco (Projeto Sucuriú) em implantação no município de Inocência, às margens da MS-377, impulsiona o desenvolvimento da região.



Planta ocupa uma área de 3.500 ha e passou de 70% de execução, em um investimento de cerca de R$ 25 BI

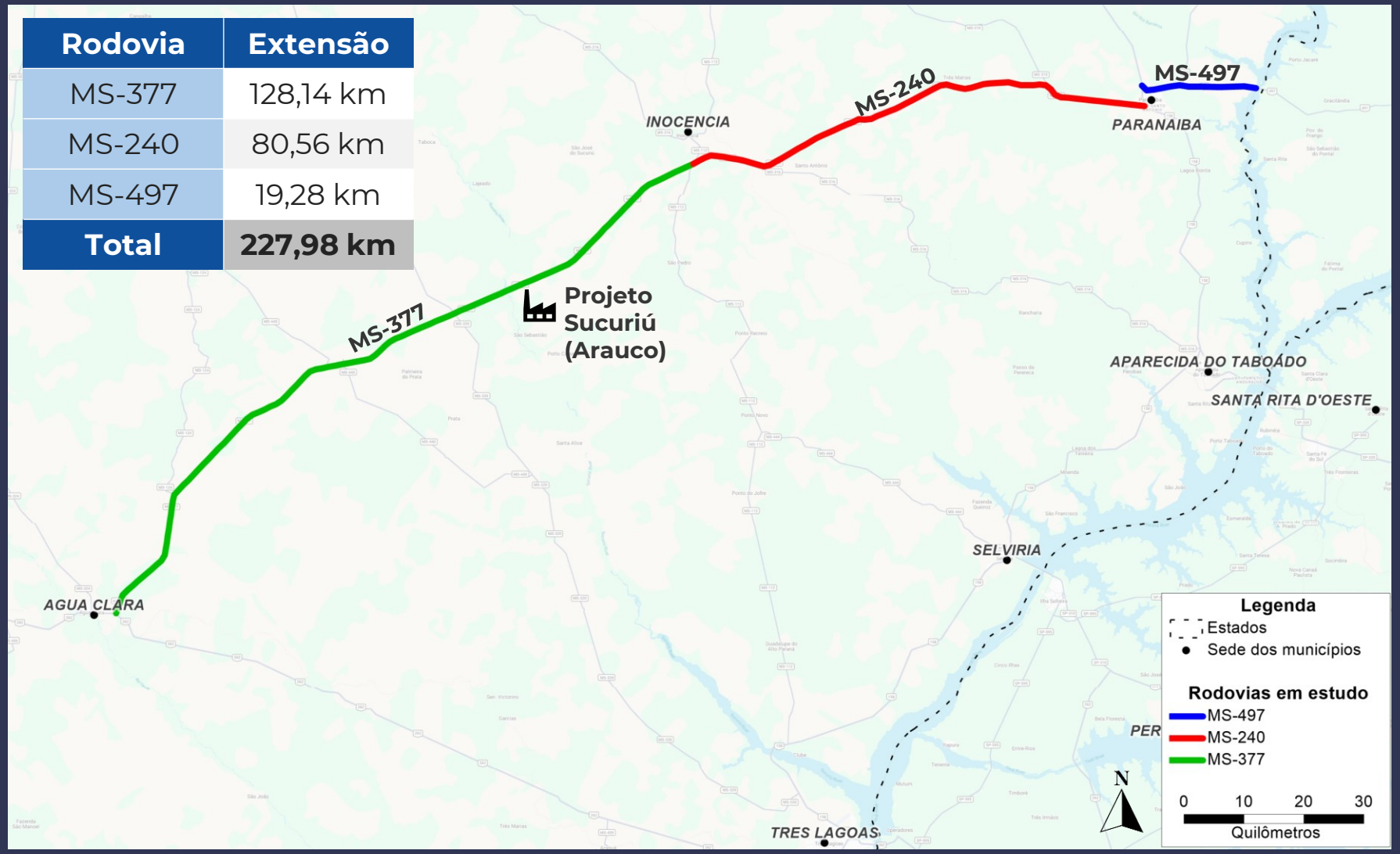


SISTEMA RODOVIÁRIO A SER CONCEDIDO

O sistema rodoviário inclui as rodovias MS-377, MS-240 e MS-497, entre o município de Água Clara e a divisa MS/MG, atravessando os municípios de Inocência e Paranaíba.

Rodovia	Extensão
MS-377	128,14 km
MS-240	80,56 km
MS-497	19,28 km
Total	**227,98 km**





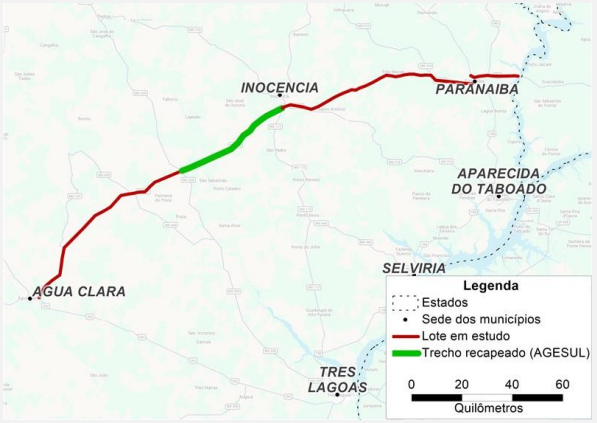
CONDIÇÃO ATUAL

Principais fatores de riscos aos usuários identificados no corredor rodoviário da MS-377/240:

- Pista simples sem acostamento
- Degradação do pavimento e sinalização
- Volume intenso de caminhões pesados
- Interferência de acessos não regulamentados







Trecho entre os entroncamentos com a MS-320 (km 80) e a MS-112 (km 128) foi recapeado pela Agesul em 2026.



CRONOGRAMA DO PROJETO

O projeto está em fase final de estruturação, com previsão de lançamento do edital ainda em 2026.






ESTUDO	AUDIÊNCIA PÚBLICA	EDITAL	LEILÃO
Abr/26	Nov/26	Dez/26	Mar/26

Neste momento, o Estado busca **apresentar a estruturação inicial do lote de concessão** para possíveis interessados em participar da concorrência, no intuito de **obter contribuições do mercado para o fechamento da modelagem**, antes da conclusão dos estudos e abertura da audiência pública.

ESTRUTURAÇÃO DA CONCESSÃO

EPE
Escritório de
Parcerias
Estratégicas

GOVERNO DE
Mato
Grosso
do Sul

CONSÓRCIO "ESTRUTURAÇÃO CONCESSÃO MS-377-240"

INFRAPLAN
Empresa líder

pavesys
ENGENHARIA DE PAVIMENTOS

EPG
engenharia

VALLYA
BUILDING TRUST

MP
Moysés & Pires
Sociedade de advogados

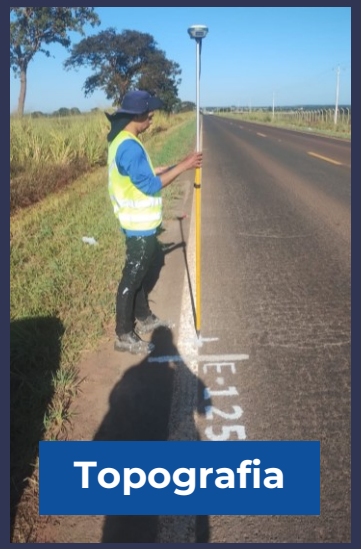
- Modelagem Técnica (Estudos de Engenharia, Ambiental e Social): **INFRAPLAN, PAVESYS e EPG**
- Modelagem Técnica (Estudos de Tráfego e Demanda): **INFRAPLAN**
- Modelagem Financeira (Viabilidade Econômico-Financeira): **VALLYA**
- Programa de Exploração: **INFRAPLAN**
- Modelagem Jurídico-Institucional: **MOYSÉS & PIRES**

LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES

Para a modelagem, foi realizado um extenso levantamento de informações em campo entre abril e maio de 2026.



Contagens de tráfego


Topografia


Aerofotogrametria


Sondagens a cada 10 km


Levantamento do pavimento



Entrevistas


Levantamento de passivos

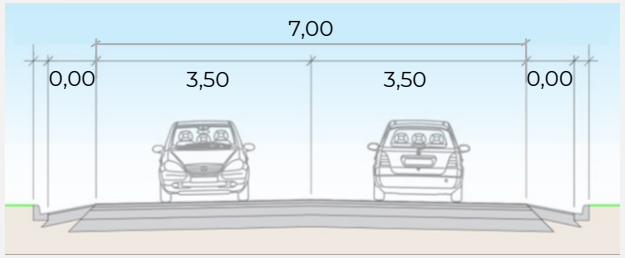

Cadastro geral

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DAS RODOVIAS

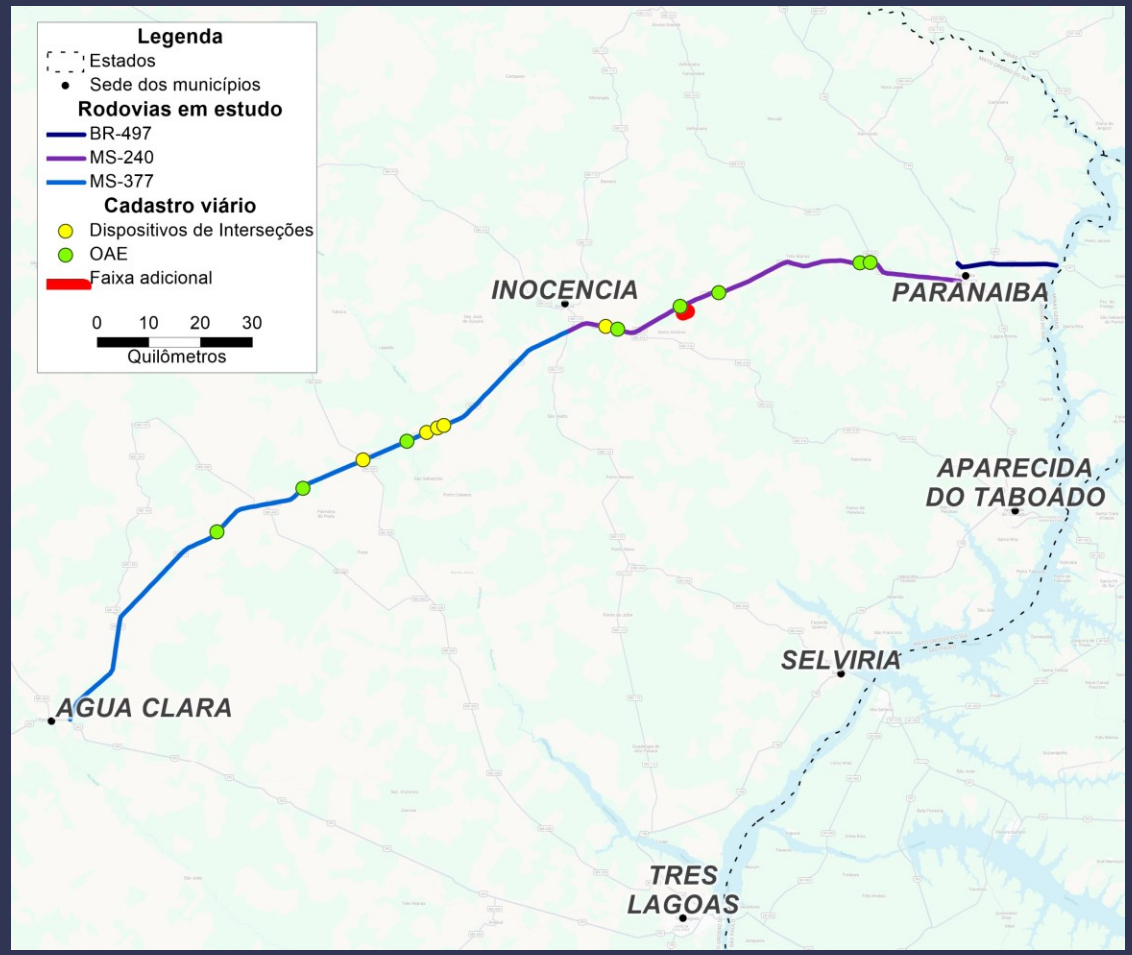
Rodovias construídas em aterro, em pista simples, sem acostamento e afastamento lateral.

Principais quantidades	Rodovia			Total do Lote
	MS-240	MS-377	MS-497	
Acostamento (km)	-	-	-	**-**
Terceiras faixas (km)	2,07	-	-	**2,07**
Dispositivos (n°)*	1	4	-	**5**
OAEs (n° (m))	4 (215)	3 (232)	-	**7 (447)**

*Não inclui os dispositivos de conexão com a BR-262 (em Água Clara), que pertence à concessão da Caminhos da Celulose, e com a MS-112 (em Inocência) e a BR-158 (dois, em Paranaíba), que pertencem à concessão da Way112



Faixas de rolagem tem 3,5 metros de largura e a plataforma da pista tem 7 metros.



CONDIÇÕES ATUAIS DO PAVIMENTO

Para a análise da condição do pavimento foram considerados parâmetros e limites amplamente aplicados em estudos de concessões para o ano 1, entre eles:

- Irregularidade longitudinal (IRI)
- Flechas nas trilhas de roda (ATR)
- Percentagem de trincamento FC-2 + FC-3

Parâmetro	Rodovia		
	MS-377	MS-240	MS-497
IRI > 4 m/km	9%	28%	5%
ATR > 12 mm	0%	0%	0%
FC2+FC3 > 20%	39%	27%	5%

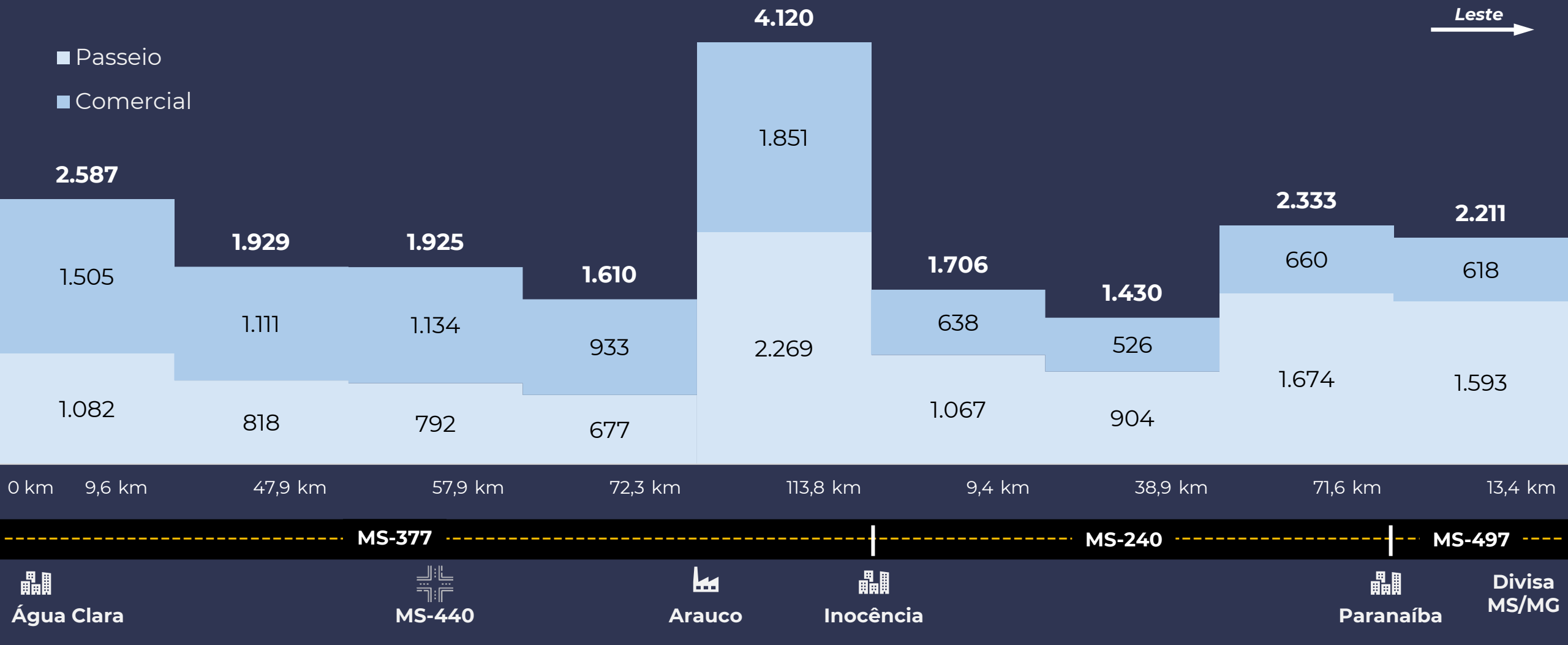




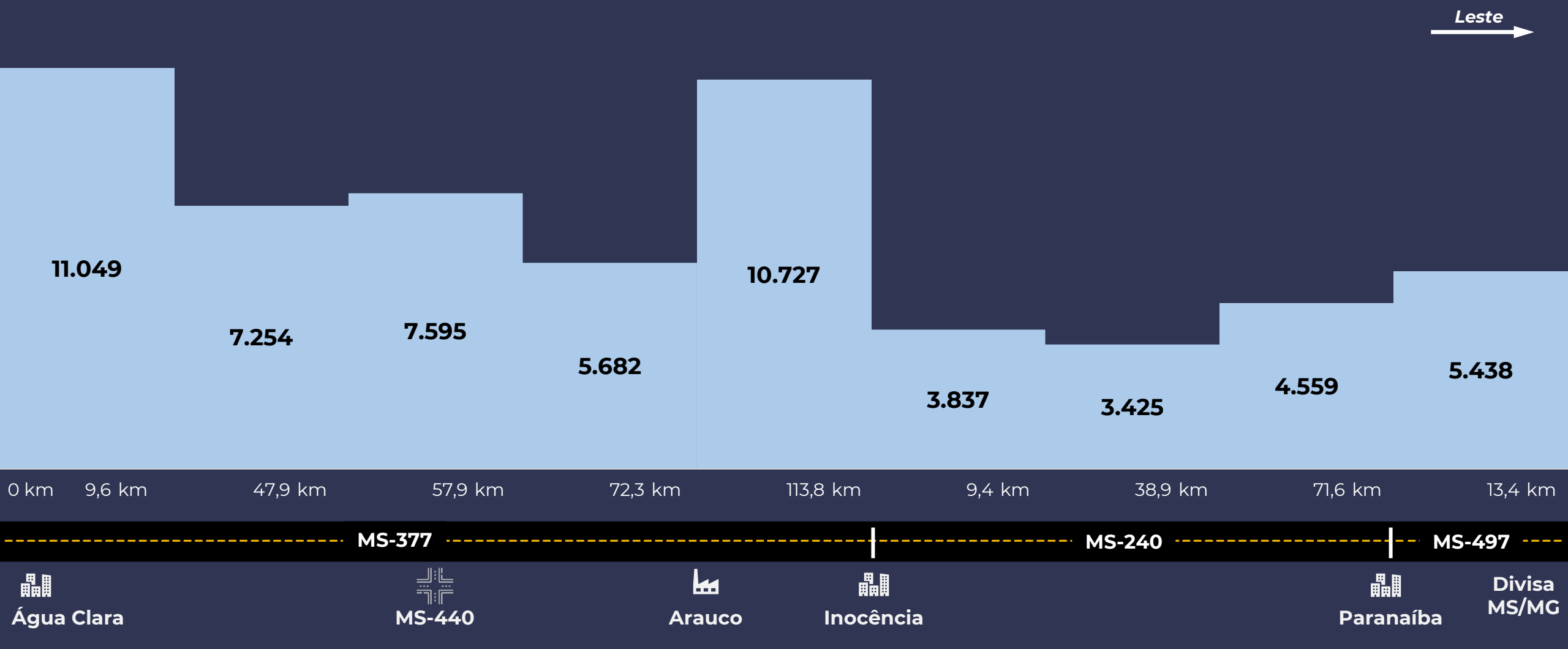


VOLUME DE TRÁFEGO ATUAL (VDMA)

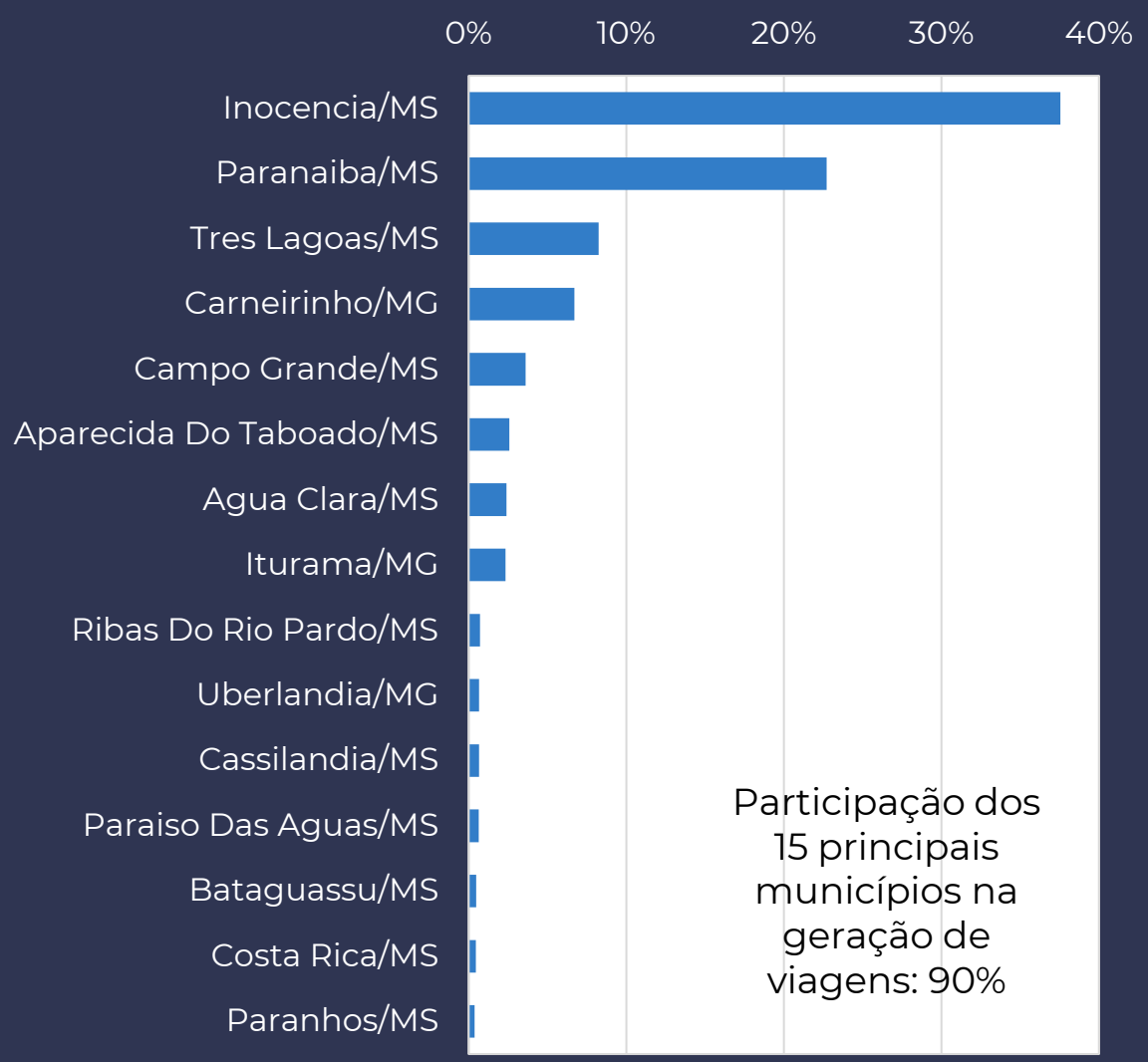
O corredor tem um volume de cerca de **2 mil veículos diário**, com exceção do trecho entre a Arauco a MS-112.



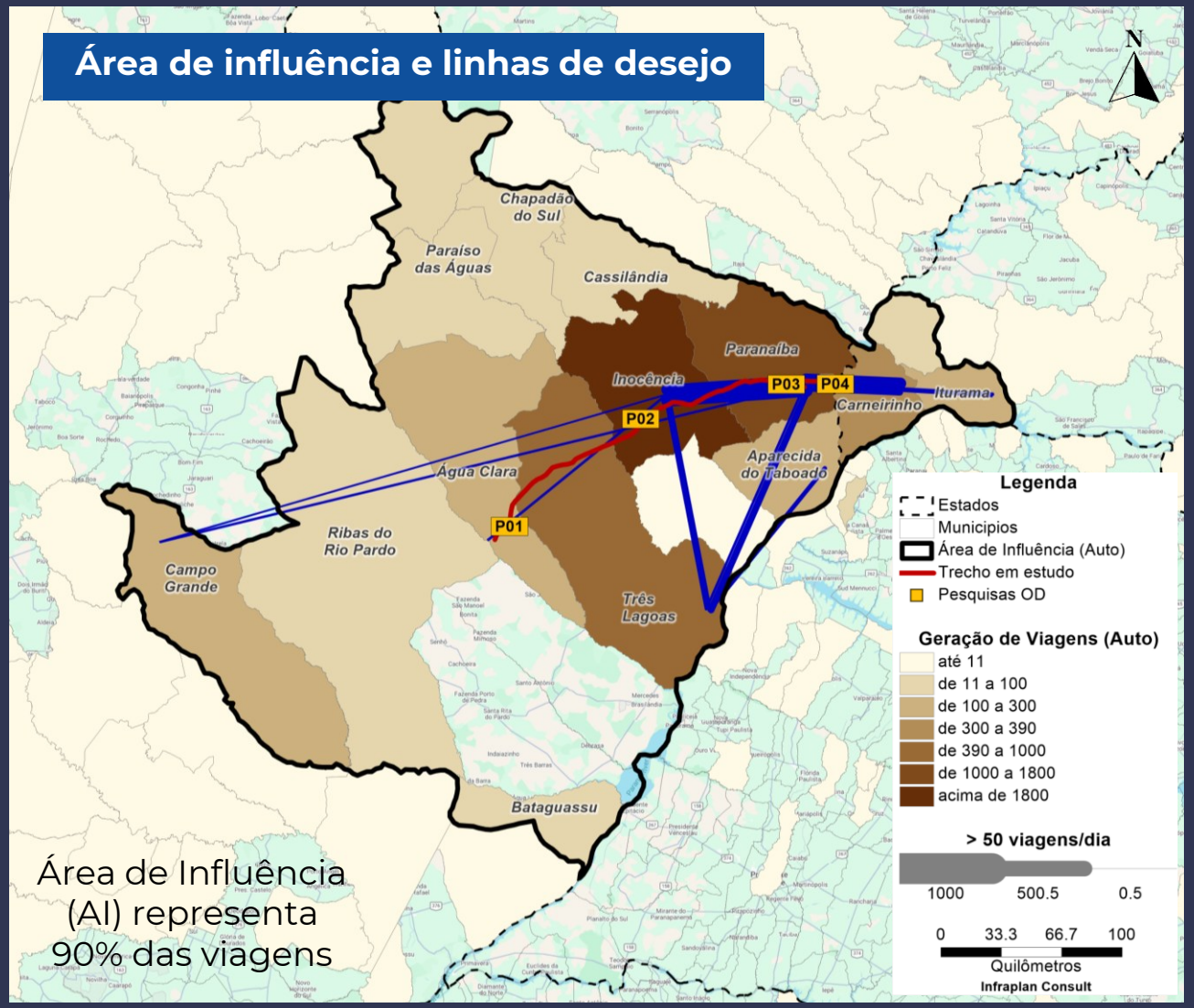
VOLUME DE EIXOS EQUIVALENTES



GERAÇÃO DE VIAGENS DE AUTOMÓVEIS

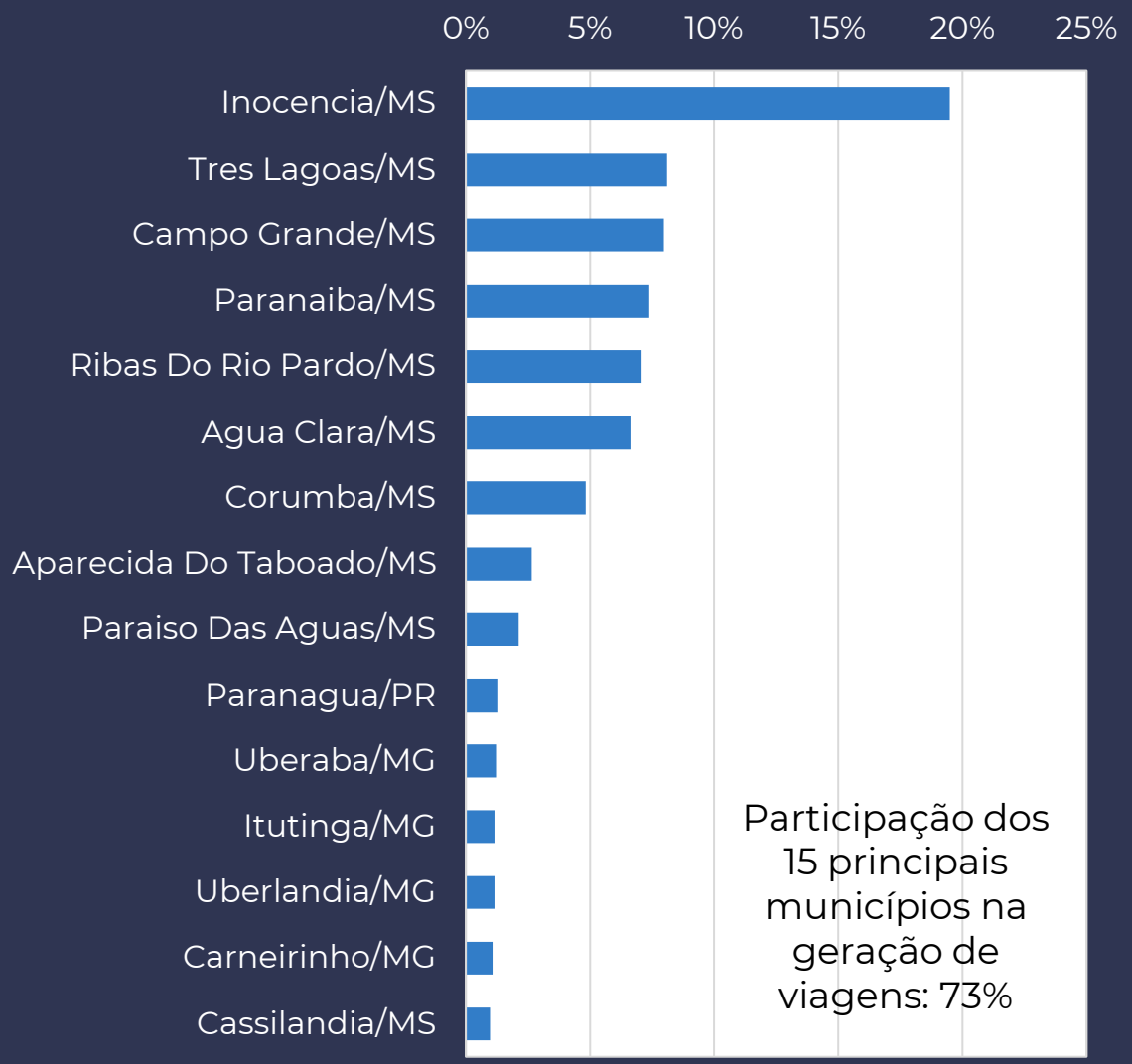


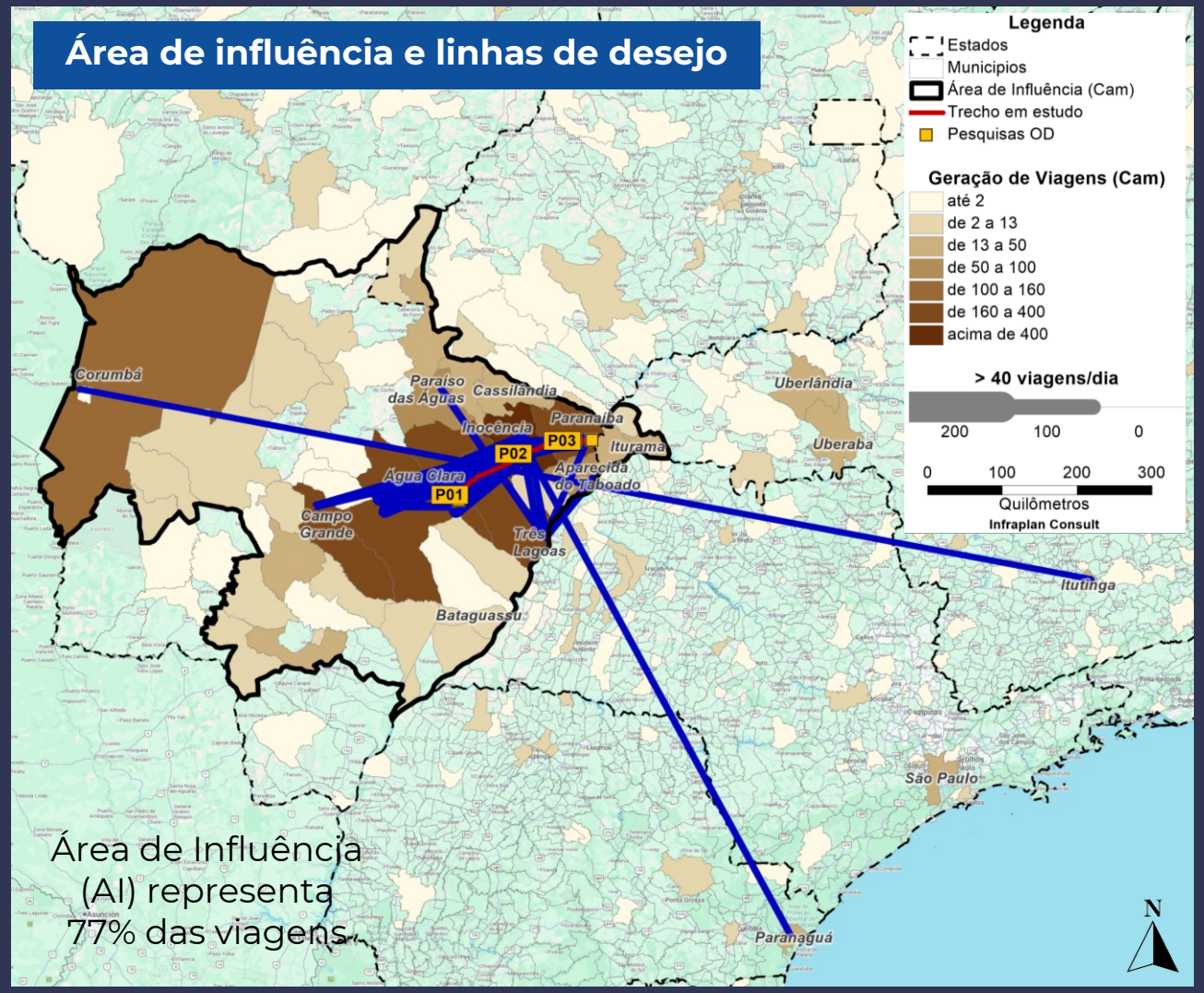
Participação dos 15 principais municípios na geração de viagens: 90%



Área de Influência (AI) representa 90% das viagens

GERAÇÃO DE VIAGENS DE CAMINHÕES





PRINCIPAIS OBRAS DE MELHORIAS

Está prevista a implantação de acostamentos com 2,5 m de largura em toda a extensão do lote, totalizando 375 km (ambos os sentidos) e de terceiras faixas em rampas críticas (critério DNIT), totalizando quase 60 km, além de 3,5 km de vias marginais.

Nos trechos de terceiras faixas e vias marginais também deverá ser implantado acostamento, totalizando 100% do trecho concedido.

Também está prevista a implantação (ou adequação) de 12 dispositivos (interseções) e 12 passagens inferiores para atravessamento de fauna.

Principais quantidades	Rodovias			Total do Lote
	MS-240	MS-377	MS-497	
Acostamento (km)	137,29	199,31	38,56	**375,16**
Terceiras faixas (km)	16,61	37,62	5,06	**59,29**
Vias marginais (km)	1,60	0,00	1,90	**3,50**
Dispositivos em nível (nº)	3	6	3	**12**
Passagem de Fauna (nº)	5	7	-	**12**
Alargamento de OAEs (nº (m))	4 (215 m)	3 (232 m)	-	**7 (447 m)**







PRINCIPAIS MELHORIAS POR ANO

As obras de ampliação de capacidade e segurança estão concentradas entre e 2º e o 7º ano da concessão

Descrição do investimento	Totais	Unidade	Ano concessão							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Ampliação da capacidade	**437,940**	**km**	**-**	**-**	**-**	**98,983**	**80,292**	**105,1**	**153,542**	**-**
Acostamentos	375,155	km	-	-	-	86,745	66,173	87,234	135,003	-
Terceira faixa	59,285	km	-	-	-	12,238	14,119	16,289	16,639	-
Via marginal	3,500	km	-	-	-	-	-	1,600	1,900	-
Dispositivos em nível	**12**	**und**	**-**	**-**	**5**	**3**	**1**	**3**	**-**	**-**
Passagem de fauna	**12**	**und**	**-**	**2**	**2**	**2**	**3**	**3**	**-**	**-**
Alargamento de OAE	**7**	**und**	**-**	**-**	**-**	**2**	**1**	**2**	**2**	**-**

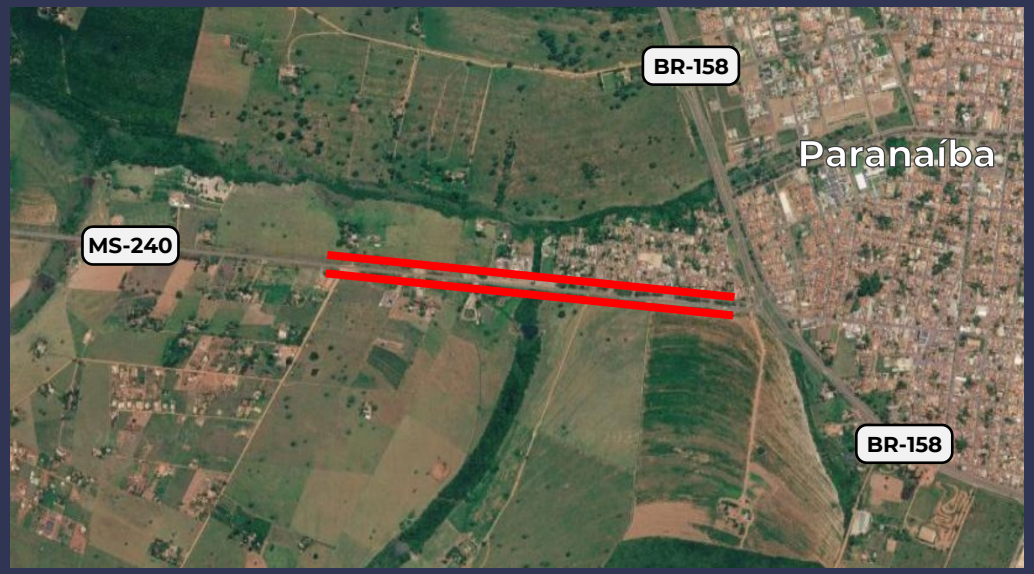
VIAS MARGINAIS

Serão implantados 2,5 km de vias marginais em Paranaíba/MS, sendo 1,6 km na MS-240 e a 1,9 km na MS-497







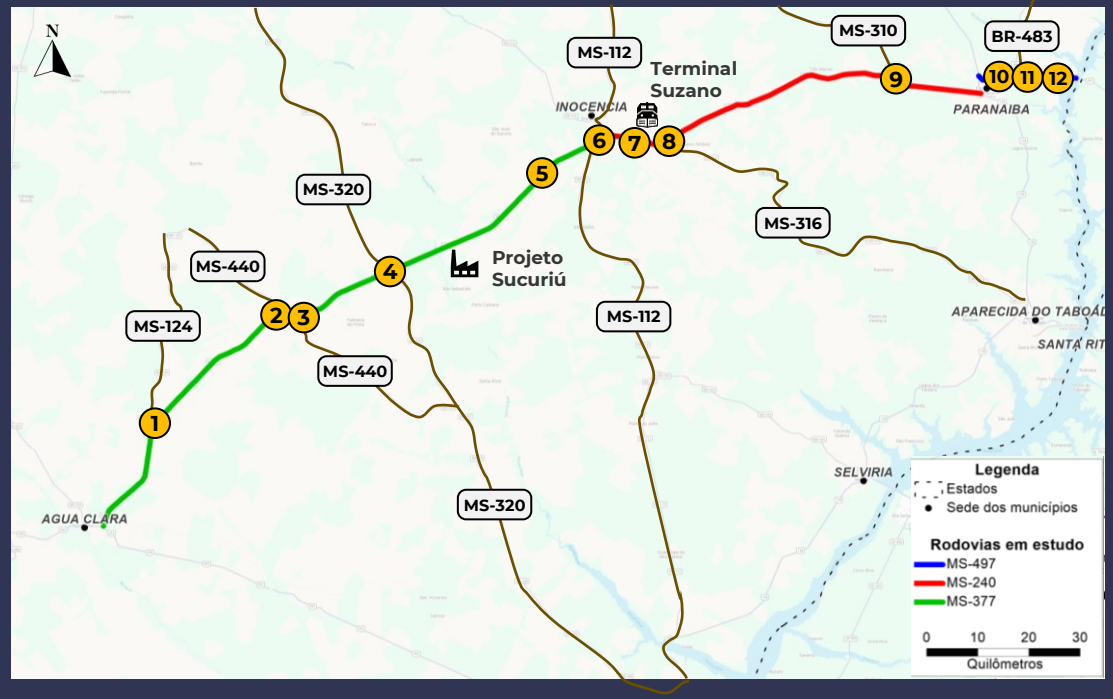


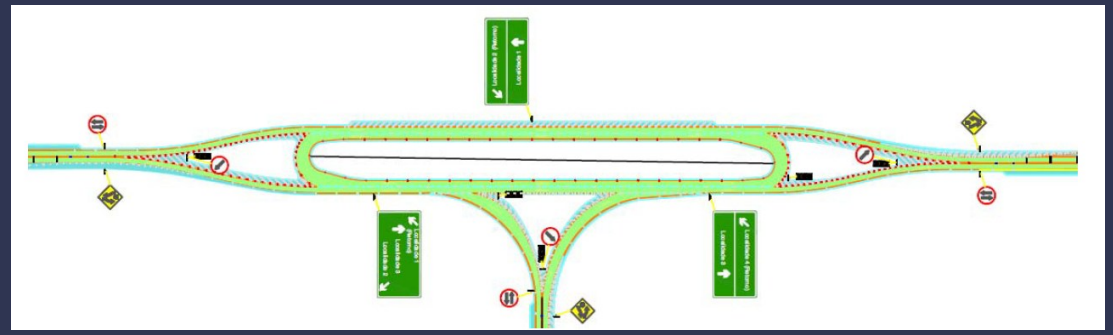


DISPOSITIVOS

Está prevista a implantação de 12 dispositivos nas principais interseções do corredor rodoviário.

Item	Rod.	km	Referência	Tipo de Dispositivo
1	MS-377	23,50	MS-124	Rotatória Alongada Tipo "T"
2		57,00	MS-440 (A)	Rotatória Alongada Tipo "T"
3		59,30	MS-440 (B)	Rotatória Alongada Tipo "T"
4		81,00	MS-320	Adequação / Rot. Alonga. Tipo "X"
5		124,00	Contorno de Inocência	Rotatória Alongada Tipo "T"
6		129,00	MS-112	Adequação / Rot. Along. Tipo "X"
7	MS-240	7,30	Suzano	Substituir por 02 Retornos em "U"
8		12,01	MS-316	Rotatória Alongada Tipo "T"
9		63,47	MS-310	Rotatória Alongada Tipo "T"
10	MS-497	1,40	Av. Três Lagoas	Rotatória Alongada Tipo "X"
11		6,98	BR-483	Rotatória Alongada Tipo "T"
12		16,00	Estância Alencastro	Rotatória Alongada Tipo "T"





CORREÇÃO DE TRAÇADO

Está prevista uma correção de traçado na MS-240, no viaduto da Malha Norte (km 9,6), em razão do espaço lateral disponível insuficiente para a implantação do acostamento, devido à proximidade do pilar da estrutura com a pista.





EDIFICAÇÕES OPERACIONAIS

Serão implantadas (e ou reformadas) 7 edificações espalhadas por todo o sistema rodoviário.

Edificações	Quantidade por corredor rodoviário			Quantidade total	Tipo (ano)
	MS-377	MS-240	MS-497		
PRE - Polícia Rodoviária Estadual		1		1	Reforma (1)
SAU - Serviço de Atendimento ao Usuário	2	1		3	Implantação (3)
Sede	1			1	Implantação (1)
CCO - Centro de Controle e Operações*	1			1	Implantação (1)
PF - Posto de Fiscalização			1	1	Reforma (1)

VEÍCULOS E SISTEMAS

Também está prevista a aquisição e substituição (ao fim da vida útil) de 33 veículos administrativos e de Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU), além dos diferentes sistemas e equipamentos necessários.

Veículos administrativos e Serviço de Atendimento ao Usuário	Qtd
Veículos Administrativos	21
Veículo AGEMS	1
Viatura de Inspeção de Tráfego	1+1
Ambulância Tipo C	2+1
Guincho Leve	2+1
Guincho Pesado	1
Caminhão Pipa	1
Caminhão Apreensão de Animais	1

*Está sendo indicada a implantação do sistema de pesagem dinâmica de veículos HS-WIM (*High Speed Weigh-In-Motion*)



Sistemas de Controle, Monitoração e ITS	Qtd
Estações do Sistema de Análise de Tráfego (SAT)	12
Câmeras do Circuito Fechado de TV (CFTV)	150
Detectores de altura	8
Pórticos do Sistema de Pesagem de Veículos (HS-WIM)*	1
Pórticos de Painel de Mensagem Variável Fixo (PMVf)	4
Painel de Mensagem Variável Móvel (PMVm)	3
Radar do Sistema de Controle de Velocidade Fixo (SCV)	6
Sistema de Gestão da Operação (SGO)	1
Sistema de Informações Georreferenciadas (SIG)	1
Sistema de Comunicação com os Usuários (Wi-Fi)	1
Sistema 0800	1
Totem de Autoatendimento	6

SISTEMA DE COBRANÇA DE PEDÁGIO E POLÍTICA TARIFÁRIA

A tarifa quilométrica considerada é a mesma utilizada na modelagem da concessão da Rota da Celulose.
Para composição da política tarifária, foi considerado:

- Diferenciação de tarifa em função da implantação de faixa adicional, com acréscimo de 20%
- Multiplicador tarifário por eixo igual a 1,0x
- Implantação da cobrança de pedágio 100% eletrônico (sistema free flow) ao invés de praças de barreira
- Desconto de 5% na tarifa para usuários optantes pelo sistema AVI (com tag válido)
- Descontos progressivos (de até 20% da tarifa) de acordo com a frequência de utilização
- Cobrança de motocicletas, com multiplicador tarifário de 0,5



Pórtico de *free flow*

Tarifa quilométrica (TKM)*	Pista simples	R$ 0,2061 / km
	Pista Simples com terceira faixa (nova)	R$ 0,2472 / km (+20%)

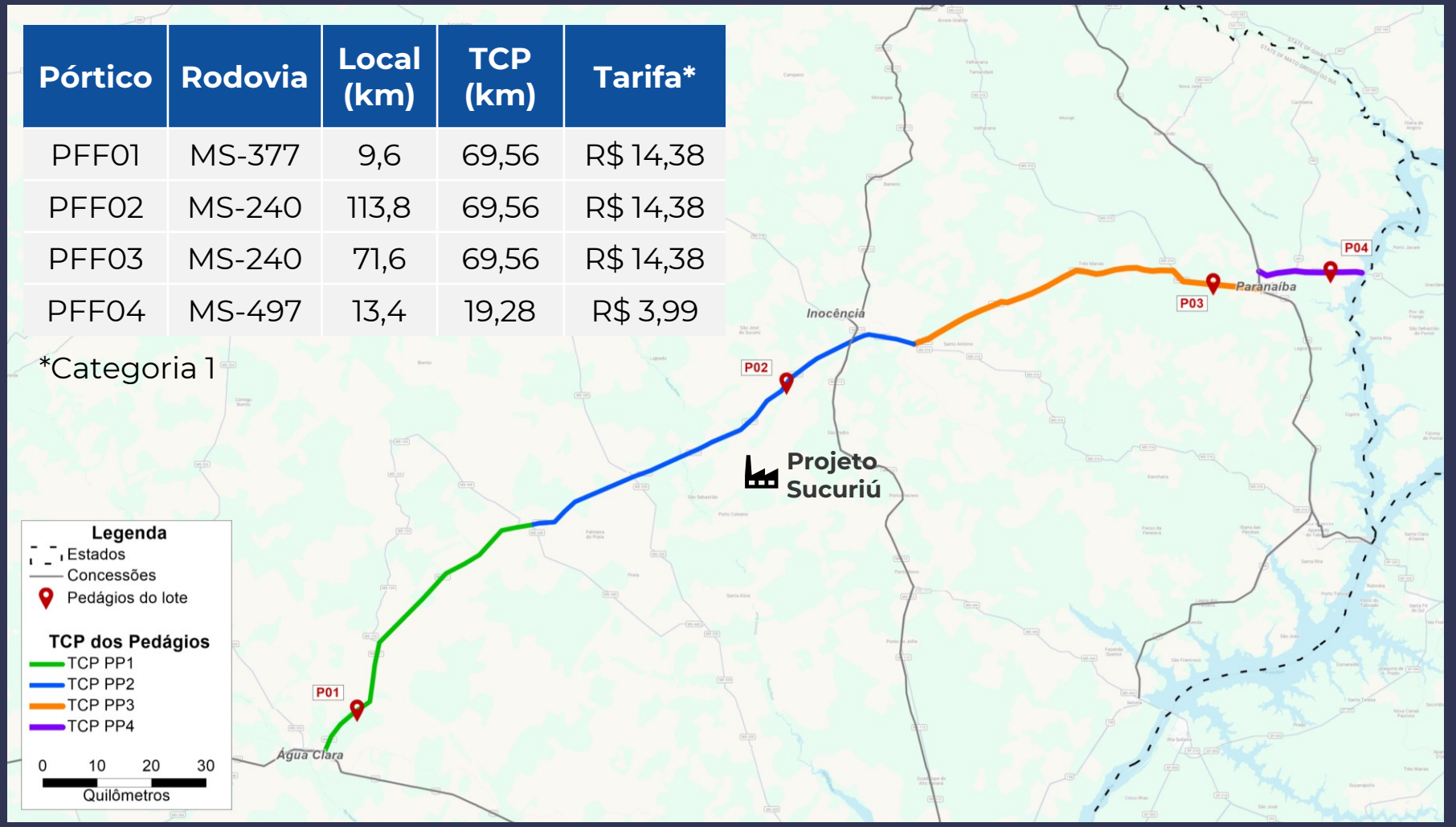
*Categoria 1

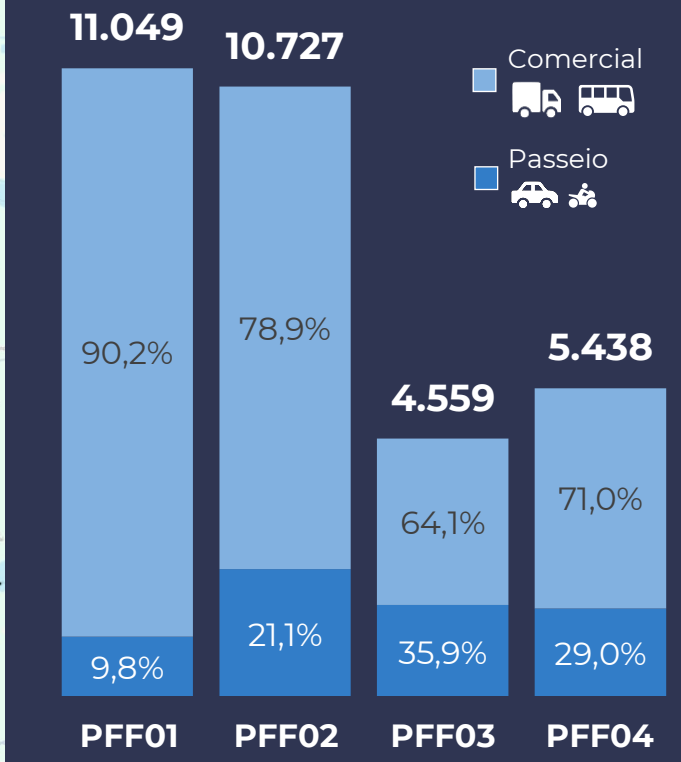
LOCAIS DE COBRANÇA DE PEDÁGIO

Foram selecionados 4 locais para a instalação de pórticos, sendo a tarifa do PFF4 menor que das demais.

Pórtico	Rodovia	Local (km)	TCP (km)	Tarifa*
PFF01	MS-377	9,6	69,56	R$ 14,38
PFF02	MS-240	113,8	69,56	R$ 14,38
PFF03	MS-240	71,6	69,56	R$ 14,38
PFF04	MS-497	13,4	19,28	R$ 3,99

*Categoria 1





Atualmente, passam por dia pelos quatro locais previstos para implantação dos pórticos, **31.772 eixos rodantes.**

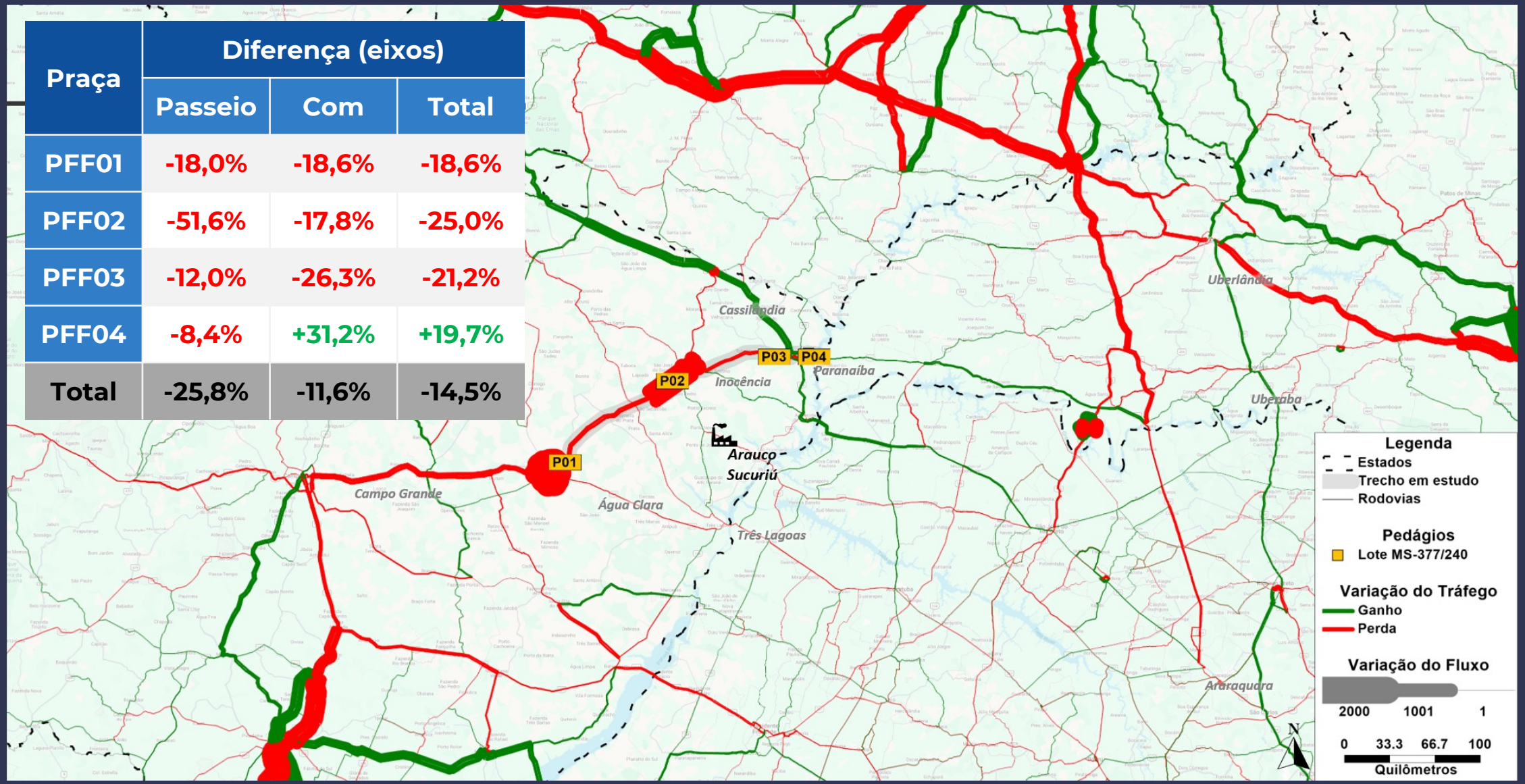
CENÁRIOS FUTUROS CONSIDERADOS

Para projeção de tráfego ao longo da concessão, foram consideradas as principais alterações previstas, como a implantação dos pedágios, as obras de ampliação do lote e a pavimentação de rodovias previstas pela Agesul.

Descrição	2027	2028	2029	2030	2032-35
Arauco (Projeto Sucuriú)		Início Operação			
Início cobrança Pórticos MS-377/240/497					
Início cobrança Pórticos Caminhos da Celulose					
Início cobrança Pórticos Way-364					
Início cobrança Pórticos Rota Verde Goiás					
Implantação acostamentos MS-377/240/497					
Implantação Faixas Adicionais MS-377/240/497					
Pavimentação rodovias estaduais (Agesul)					
Contorno de Inocência, Água Clara, Ribas, São Pedro e Cassilândia					

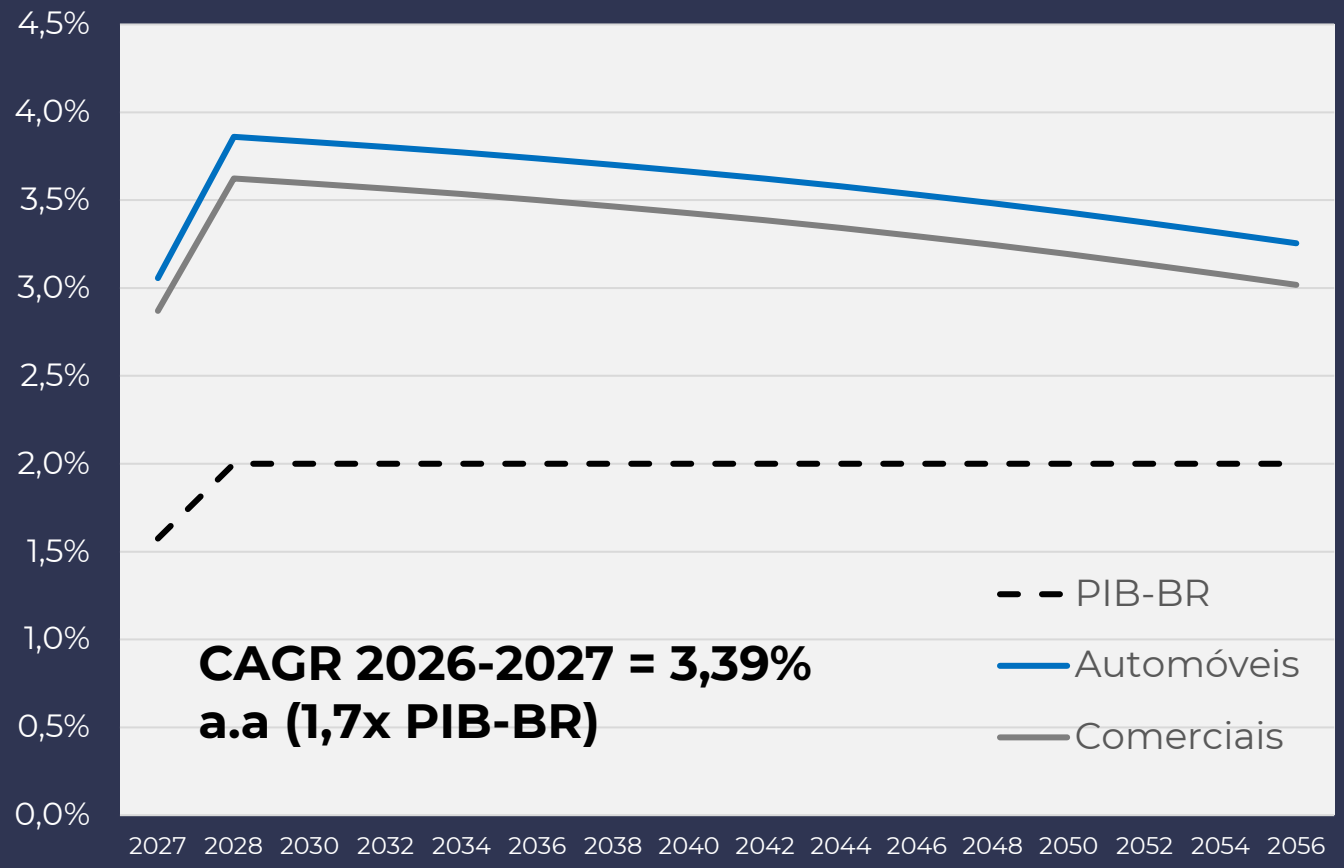
DESVIOS DE TRÁFEGO (SITUAÇÃO FUTURA VERSUS ATUAL)

Praça	Diferença (eixos)		
	Passeio	Com	Total
PFF01	-18,0%	-18,6%	-18,6%
PFF02	-51,6%	-17,8%	-25,0%
PFF03	-12,0%	-26,3%	-21,2%
PFF04	-8,4%	+31,2%	+19,7%
Total	-25,8%	-11,6%	-14,5%



CRESCIMENTO VEGETATIVO E CONCORRÊNCIA MODAL

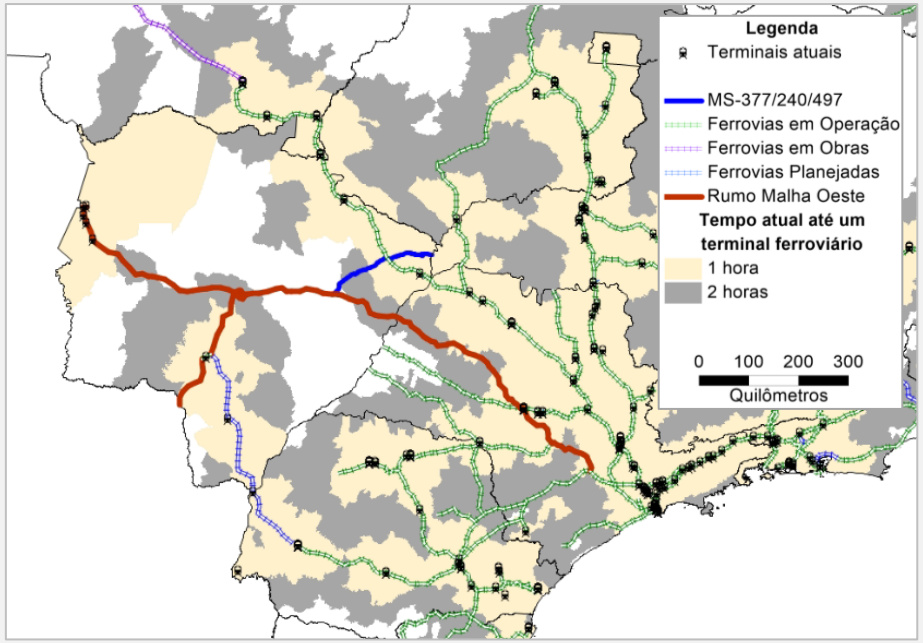
A projeção considera o histórico de crescimento econômico do Mato Grosso do Sul (PIB da AI) frente ao PIB Nacional, usando como base o relatório Focus de 31/07/26.



O impacto da concorrência modal futura considerou todos os terminais em operação e previstos, assim como novas ferrovias

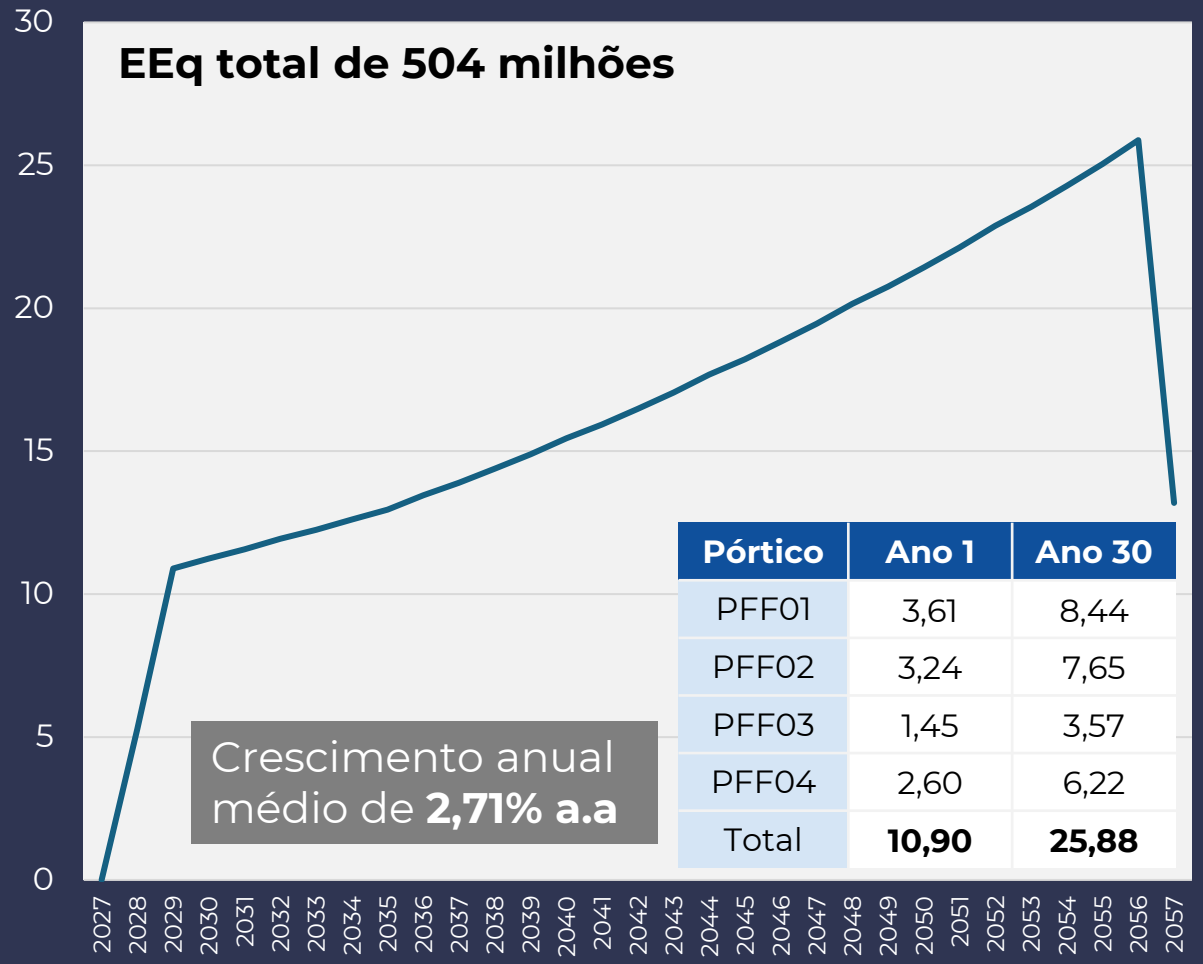
Corredor	Impacto*
MS-377/240/497	**-4,1%**

*Aplicado entre 2030 e 2035



PROJEÇÃO DE TRÁFEGO E RECEITA

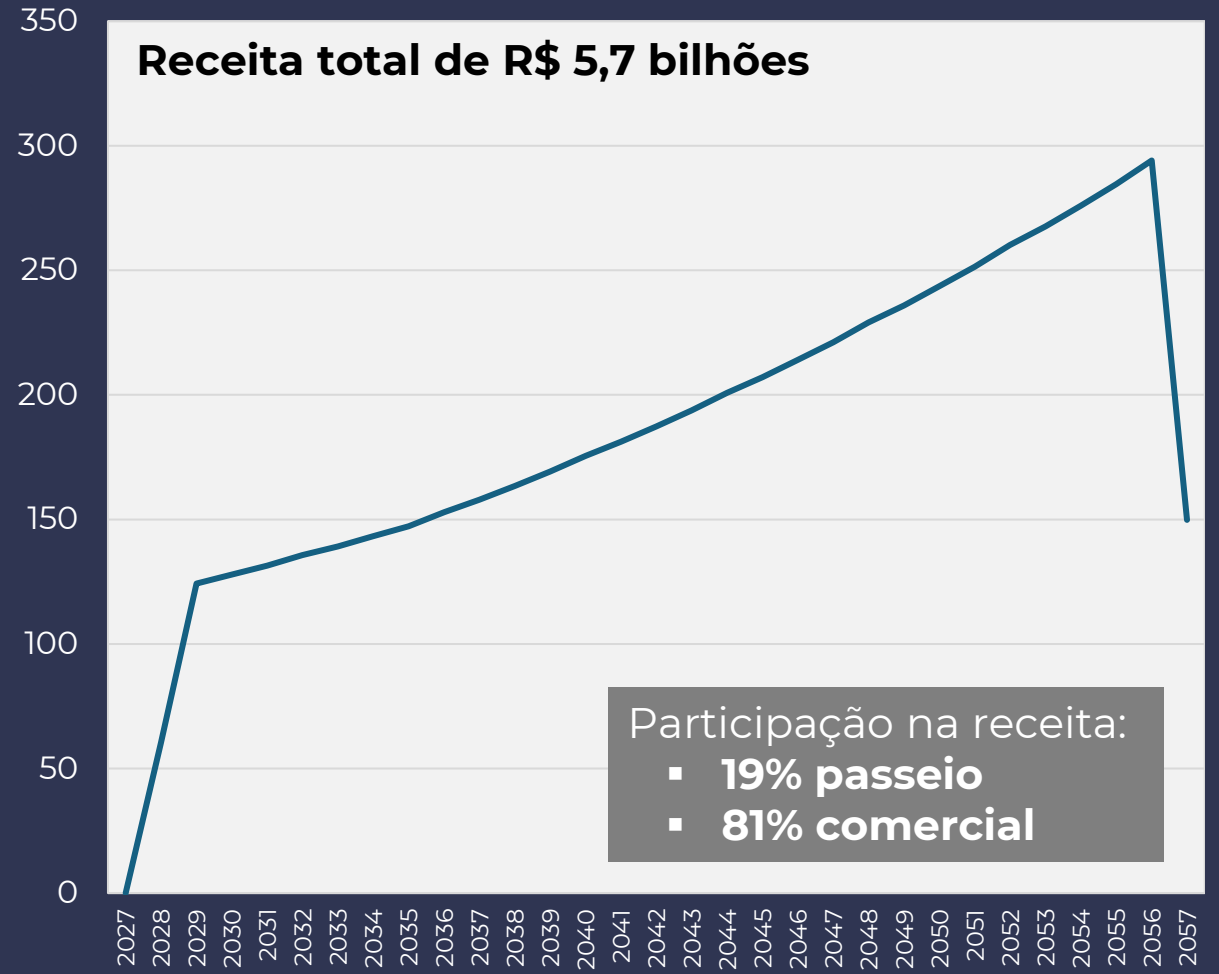
Eixos Equivalentes (em milhões)



Pórtico	Ano 1	Ano 30
PFF01	3,61	8,44
PFF02	3,24	7,65
PFF03	1,45	3,57
PFF04	2,60	6,22
Total	**10,90**	**25,88**

Crescimento anual médio de **2,71% a.a**

Receita (em milhões de R$)

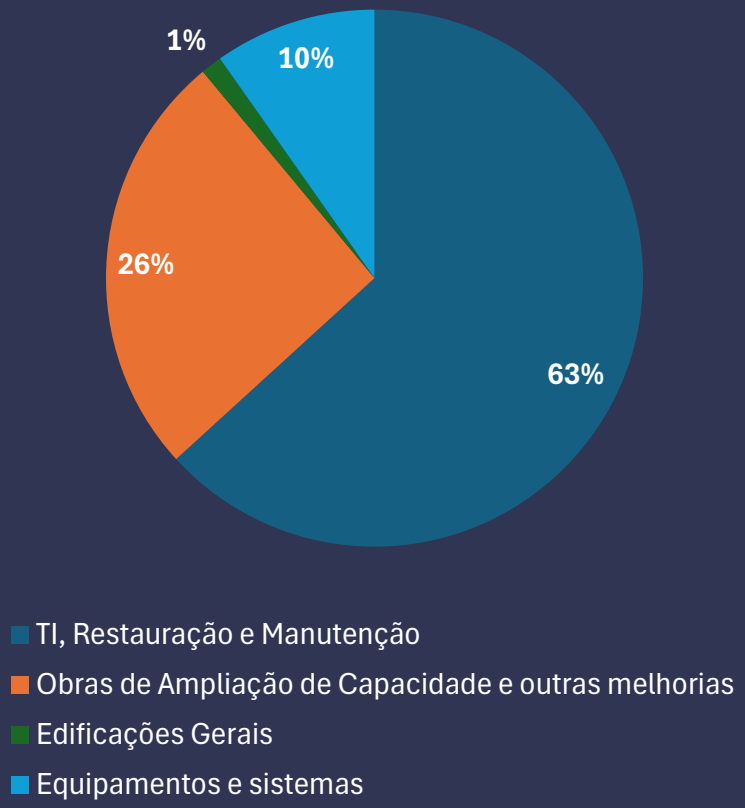


Participação na receita:

- **19% passeio**
- **81% comercial**

PANORAMA GERAL DO CAPEX

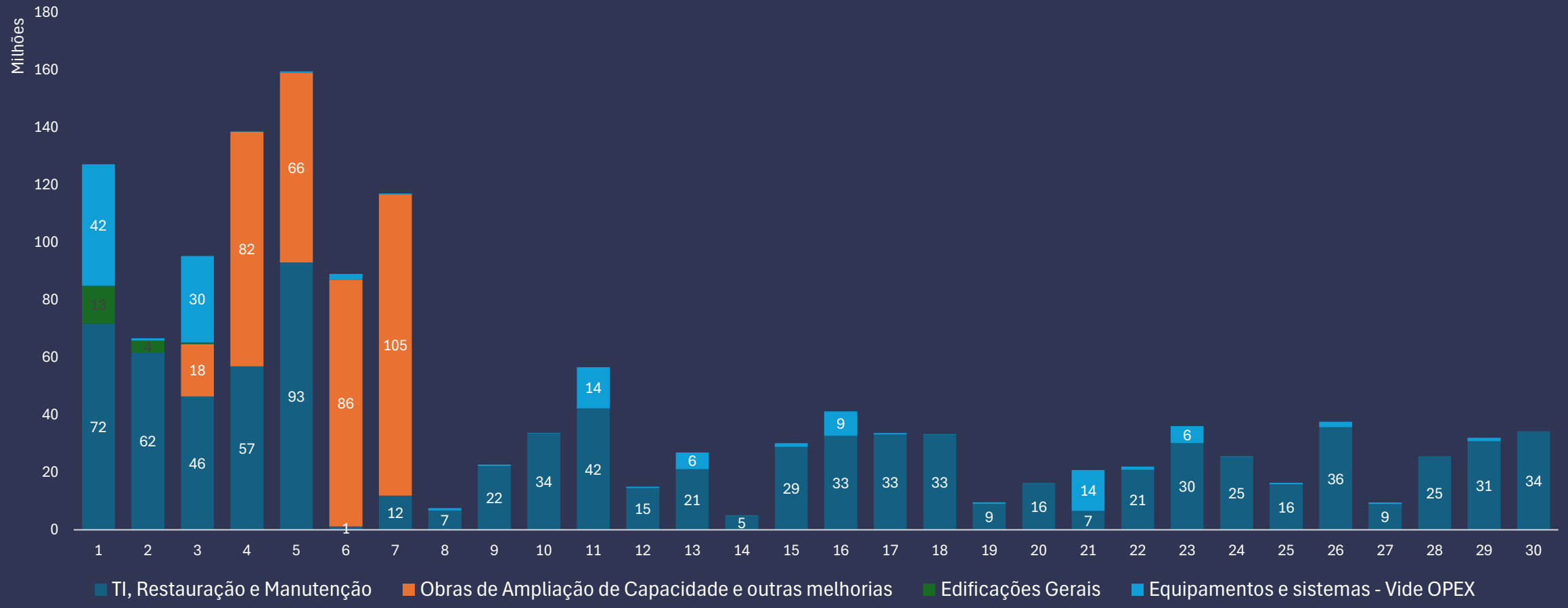
As despesas de capital previstas no projeto totalizam R$ 1,38 bilhões de reais, incluindo a recuperação e manutenção rodoviária (do pavimento) que representa mais de 63% do total.



Descrição	Valor (R$)	Participação
TI, Restauração e Manutenção	**875.340.284**	63,2%
Obras de Ampliação de Capacidade e outras melhorias	**356.294.437**	25,7%
Edificações Gerais	**17.651.452**	1,3%
Equipamentos e sistemas	**135.170.733**	9,8%
Total	**1.384.456.906**	

CAPEX POR ANO

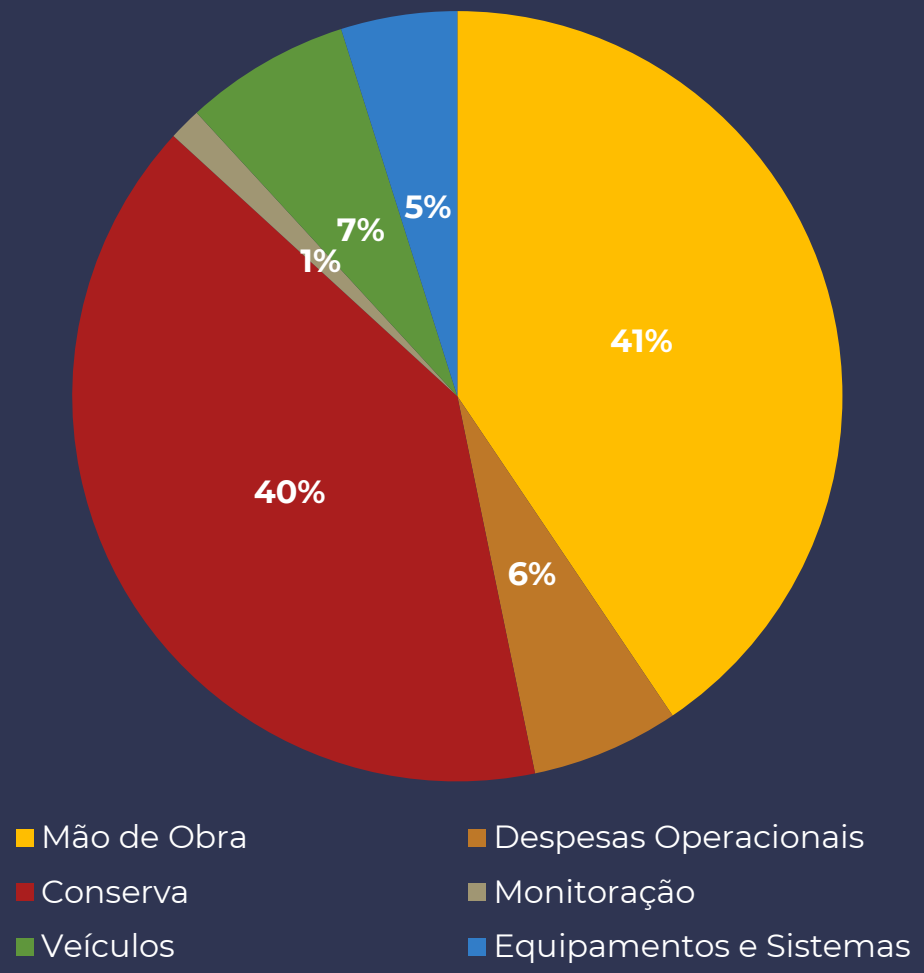
O Capex total previsto é de R$ 1, 38 bilhões ao longo de 30 anos de concessão, sendo que os 5 primeiros anos são responsáveis por 42% do montante total



Database: julho/2026

PANORAMA GERAL DO OPEX

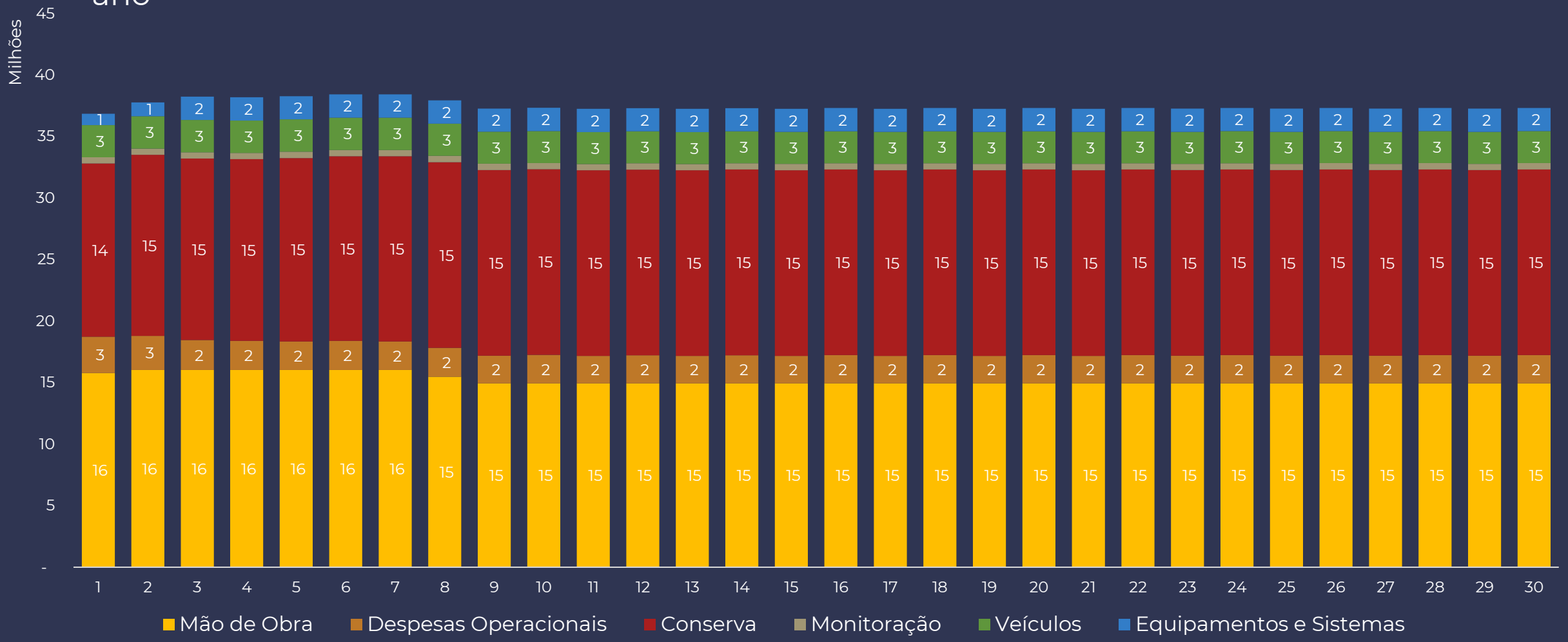
Os custos e despesas operacionais previstas no projeto totalizam R$ 1,12 bilhões de reais, sendo a conserva de rotina a mais representativa, representando 40% do total.



Descrição	Valor (R$)	Participação
Mão de Obra Administrativa e Operacional	456.132.042	40,6%
Despesas Operacionais	69.801.807	6,2%
Conservação de Rotina	450.321.396	40,0%
Monitoração	15.278.796	1,4%
Veículos	78.196.254	7,0%
Equipamentos e sistemas	54.878.189	4,9%
Total	**1.124.608.484**	

OPEX POR TIPO E POR ANO

Os custos e despesas operacionais totalizam, na média, um valor de R$ 37,5 Milhões por ano



Database: julho/2026

DIRETRIZES FINANCEIRAS

Impostos
PIS e CONFIS cumulativo (3,65%) e IRPJ e CSLL no regime de lucro real. ISS de 5% sobre a Receita Bruta.

Outorga Variável
Outorga variável de 0,5% da Receita Bruta Tarifária.

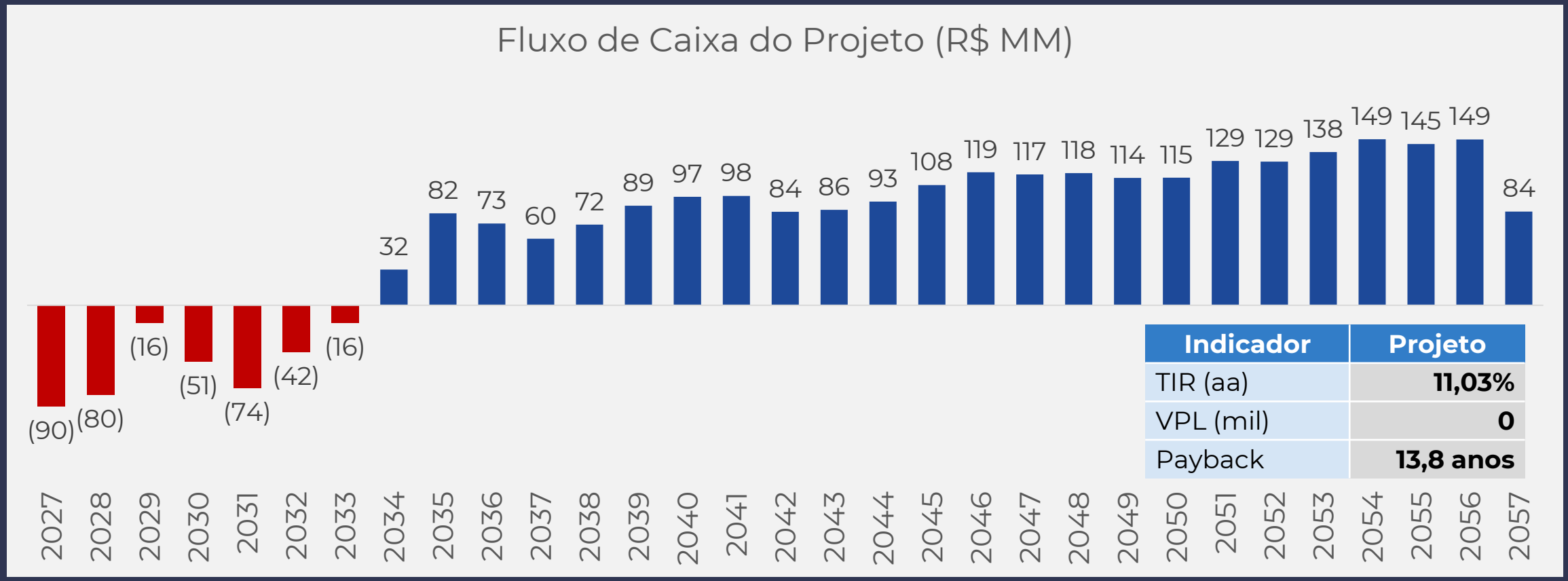
Contabilidade
Aplicação do CPC 01 - concessionário deve reconhecer o ativo intangível à medida em que recebe o direito (autorização) de cobrar os usuários.

Integralização de Capital
Necessidade de integralização de R$ 62 milhões, sendo 40% na assinatura do contrato, 40% no segundo ano e 20% no terceiro ano.

Financiamento
Necessidade de financiamento de longo prazo estimada em R$ 600,0 milhões, estruturada em duas fontes: debêntures faseadas de R$ 540,0 milhões a IPCA + 9,39% a.a. e financiamento FINEM de R$ 60,0 milhões a IPCA + 11,46% a.a.

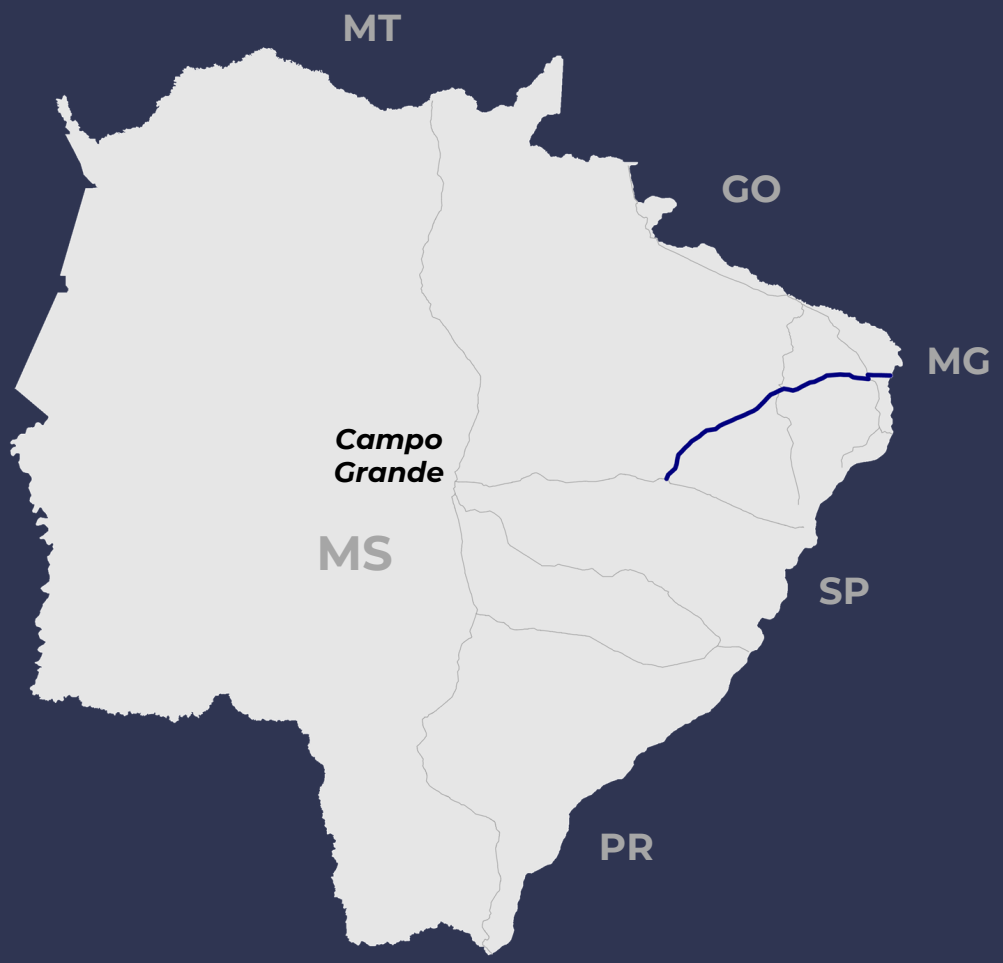
FLUXO DE CAIXA DO PROJETO (VALORES CONSTANTES)

O cenário projetado resulta em VPL do fluxo de caixa positivo de R$ 4,7 milhões, o que comporta uma outorga variável de 0,5% sobre a receita bruta para anular o VPL e igualar a TIR ao WACC de 11,03% a.a.



Indicador	Projeto
TIR (aa)	**11,03%**
VPL (mil)	**0**
Payback	**13,8 anos**

RESUMO DO PROJETO DE CONCESSÃO



Extensão:
228,0 km

Prazo:
30 ANOS

Pedágio:
4 pórticos

Tarifa:
R$ 0,21/KM

Capex:
R$ 1,4 BI

Opex:
R$ 1,1 BI

Receita:
R$ 5,7 BI

TIR:
11,03%

Data-base: julho/2026

375km de acostamentos, 59 km de terceiras faixas, 3,5 km de marginais

OBRIGADO!

ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS – EPE

SECRETARIA DE ESTADO DE GOVERNO E GESTÃO ESTRATÉGICA – SEGOV/MS

www.epe.segov.ms.gov.br

epe.ms

EPE
Escritório de Parcerias Estratégicas

SEILOG
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística

GOVERNO DE Mato Grosso do Sul

REDUÇÃO DE VIAGENS DA ARAUCO

Em função da conclusão das obras de implantação do Projeto Sucuriú (fábrica de celulose da Arauco), foi considerada uma redução no volume de viagens gerada pelo empreendimento.



**Fonte: Arauco – Projeto Sucuriú, 2025.*

Cenários	Quantidade de trabalhadores estimada	Viagens Arauco			
		Ônibus	Auto	Caminhão	Treminhão Eucalipto
Pico da obra (2026)	14.000	466*	1.080	163	0
Operação (2028)	2.000 (-86%)	100 (-79%)**	-86%	-86%	180 (apenas P2)***

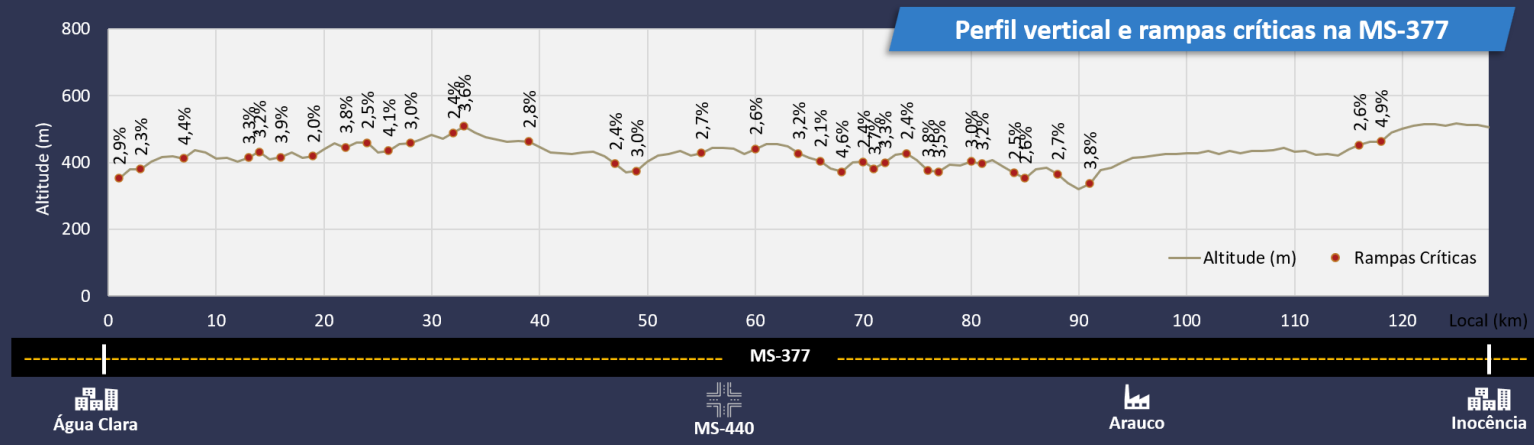
**Estimativa com base nas contagens*
***Quantidade de viagens de ônibus com capacidade para 40 pessoas*
**** Representa 25% do consumo de madeira estimado para a Arauco*

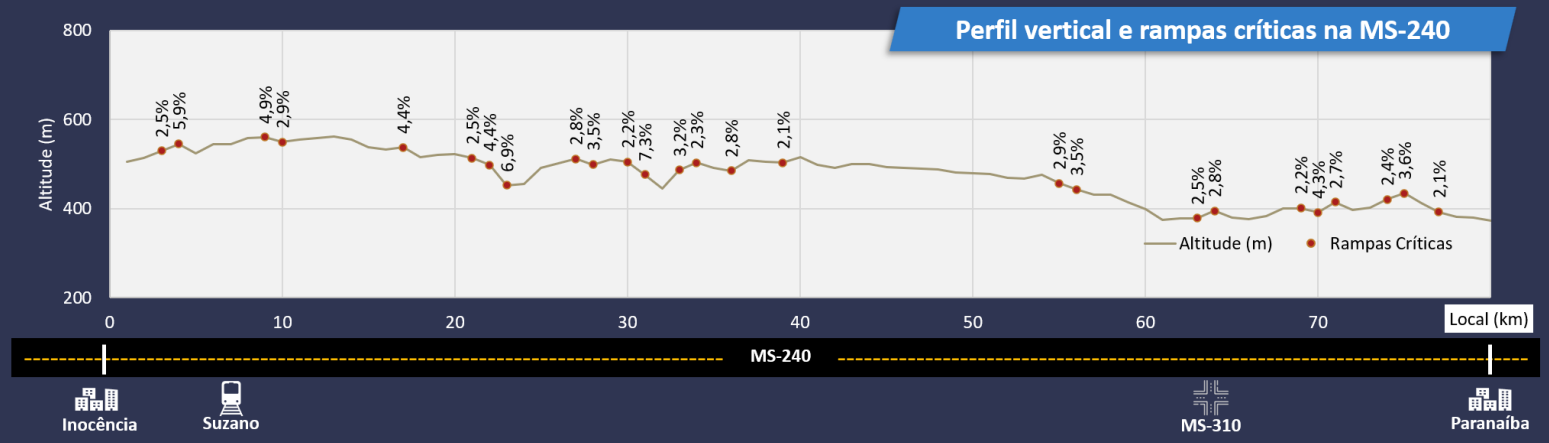
IMPLANTAÇÃO DE FAIXAS ADICIONAIS (MS-240)

Implantação de faixas adicionais em rampas críticas (Critério DNIT)

- Verificação das rampas críticas
- Análise do desempenho dos caminhões: Verificação dos locais onde a diferença de velocidade de entrada na rampa e a do local é maior ou igual a 15 km/h
- Extensão mínima de 300 metros

3ª Fx (km)	Necessário	Existente	Implantar
MS-377	37,62	0,00	37,62
MS-240	19,17	2,07	17,10
MS-497	5,06	0,00	5,06
Total	61,85	2,07	59,78





FAIXAS ADICIONAIS

Implantação de faixas adicionais, seguindo critério do DNIT, em rampas críticas com extensão mínima de 300 metros onde a diferença de velocidade de entrada na rampa e a do local é maior ou igual a 15 km/h

MS-377 - Sentido Crescente

Id	km Inicial	km Final	Ext. (m)
1	0,528	1,602	1.074
2	3,160	4,420	1.260
3	6,960	7,641	681
4	12,565	13,280	715
5	15,614	16,263	649
6	18,808	20,541	1.733
7	22,364	22,901	537
8	25,262	26,478	1.216
9	28,559	29,320	761
10	31,544	32,550	1.006
11	48,605	50,650	2.045
12	59,573	60,560	987
13	67,861	69,040	1.179
14	71,015	72,570	1.555
15	76,420	77,120	700
16	84,820	86,045	1.225
17	90,449	91,936	1.487
18	116,000	116,647	647
19	118,303	119,010	707
		TOTAL	**20.164**

MS-377 - Sentido Decrescente

Id	km Inicial	km Final	Ext. (m)
1	13,278	13,927	649
2	22,907	24,342	1.435
3	32,550	33,386	836
4	37,985	38,750	765
5	45,538	47,147	1.609
6	61,883	63,570	1.687
7	64,830	66,233	1.403
8	69,040	69,883	843
9	73,418	75,736	2.318
10	81,350	83,885	2.535
11	86,045	88,719	2.674
12	124,955	125,655	700
		TOTAL	**17.454**

MS-240 - Sentido Crescente

Id	km Inicial	km Final	Ext. (m)
1	2,980	3,756	776
2	10,290	10,690	400
3	28,223	28,780	557
4	33,050	33,720	670
5	35,644	36,657	1.013
6	39,144	39,544	400
7	69,784	70,623	839
8	73,195	74,344	1.149
		TOTAL	**5.804**

MS-240 - Sentido Decrescente

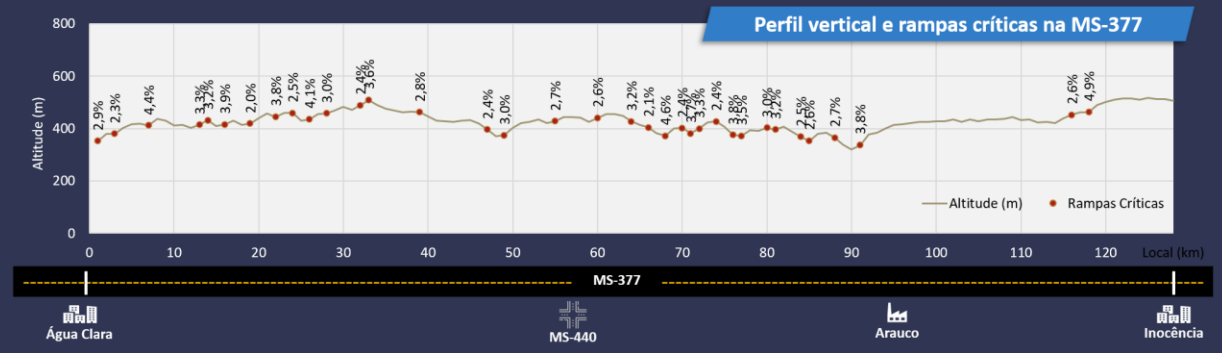
Id	km Inicial	km Final	Ext. (m)
1	3,756	4,320	564
2	8,982	9,382	400
3	16,715	17,362	647
4	20,308	21,940	1.632
5	26,654	27,256	602
6	28,760	30,982	2.222
7	33,721	34,642	921
8	53,602	54,585	983
9	55,440	55,840	400
10	70,622	71,230	608
11	74,343	76,172	1.829
		TOTAL	**10.808**

MS-497 - Sentido Crescente

Id	km Inicial	km Final	Ext. (m)
1	4,000	4,800	800
2	12,000	13,050	1.050
3	16,200	17,000	800
		TOTAL	**2.650**

MS-497 - Sentido Decrescente

Id	km Inicial	km Final	Ext. (m)
1	6,700	7,300	600
2	9,800	10,055	255
3	14,150	15,000	850
4	17,600	18,300	700
		TOTAL	**2.405**



DIRETRIZES JURÍDICAS

Modelo
Concessão Comum – Lei Federal n.° 8.987/1995

Critério de julgamento
Menor Valor da Tarifa ou Maior Outorga.

Habilitação Técnica
Atestado que comprove que a licitante tem experiência com: *(i)* Gestão ou administração de rodovias; e, *(ii)* Operação de rodovias.

Garantia da Proposta
1% do valor contratual estimado

Participação
Pessoas jurídicas brasileiras e estrangeiras, entidades de previdência complementar, instituições financeiras e fundos de investimentos, inclusive por meio da formação de consórcios.

Qualificação Econômica
Apresentação: *(i)* Balanço Patrimonial; *(ii)* Certidão Negativa de Falência; e *(iii)* Patrimônio Líquido mínimo.

Diretrizes Gerais:

- Implantação de pedágio sem barreiras (*free flow*);
- Aplicação de descontos progressivos da tarifa, de acordo com a frequência de utilização da via (Descontos de Usuários Frequentes- DUF);
- Risco de demanda integralmente alocado à Concessionária.