

CONTRIBUIÇÕES – AUDIÊNCIA PÚBLICA

AUDIÊNCIAS PÚBLICAS	
RELATÓRIO CIRCUNSTANCIADO ACERCA DAS QUESTÕES SUSCITADAS DURANTE AS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS SOBRE AS MINUTAS DE EDITAL E CONTRATO, CUJO OBJETO É A CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS PARA EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA, OPERAÇÃO, RECUPERAÇÃO, MONITORAÇÃO, CONSERVAÇÃO, AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DO LOTE 10 - NOROESTE	
ANÁLISE E TRATAMENTO DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS DURANTE A AUDIÊNCIA PÚBLICA - PERÍODO DE REALIZAÇÃO: 30/10/2025 ATÉ 06/11/2025. PUBLICAÇÃO DO AVISO NO DOEMG, EDIÇÕES DE 18/10/2025 E 01/11/2025, E EM JORNAIS DE GRANDE CIRCULAÇÃO, EDIÇÕES DE 03/10/2025, 17/10/2025, 18/10/2025, 21/10/2025, 01/11/2025 E 04/11/2025	

QUESTIONAMENTO 1	
Objeto:	<ol style="list-style-type: none">1. Necessidade de aumentar os trechos de duplicação, principalmente na região de Montes Claros;2. Inclusão do asfaltamento da estrada que liga Montes Claros a Coração de Jesus, passando pelo Distrito de São João da Vereda (Rebentão) que é rodovia estadual. Existe grande fluxo de veículos nessa estrada.
Justificativa:	
Resposta:	<p>Agradecemos a contribuição.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Acataremos a proposta. Será realizada extensão da duplicação em Montes Claros até o Rio do Pacuí.2. Considerando a grande e desafiadora extensão do atual Sistema Rodoviário, a inclusão de novos trechos não é possível. No entanto, investimentos em rodovias estaduais poderão ser avaliados, pelo Poder Público, oportunamente, em forma de obra pública.

QUESTIONAMENTO 2	
Objeto:	<ol style="list-style-type: none">1. Necessidade de implantação de uma passarela ou viaduto na direção ao bairro Sagrada Família, na rotatória da BR-365, depois da ponte sentido Brasília e Buritizeiro2. Trecho de 2km na BR-365, após a ponte e até Buritizeiro, possui alto índice de acidentes. Necessidade de reforçar a sinalização;3. Questionou o prazo previsto para a concessão;4. Há muitos capotamentos na rotatória da BR-365, de modo que é necessário um redutor de velocidade, além de iluminação;

	5. Questionou como está o cálculo do ISS ao longo da concessão, já que haverá a sua exclusão em razão da reforma tributária.
Justificativa:	
<p>Resposta: Agradecemos a contribuição.</p> <p>1. Os parâmetros de projeto não indicaram necessidade das intervenções propostas. Cabe mencionar que serão construídas 4 passarelas em Pirapora, nos km 153,5, 163,35, 166,1, 168 da BR-365 (estaqueamento de projeto). Além disso, ressaltamos que o contrato de concessão prevê a elaboração anual do Plano de Investimentos de Segurança Viária (PISV), baseado na metodologia iRAP, por meio do qual poderão ser avaliadas melhorias futuras de segurança viária nos trechos concedidos, sempre mediante aprovação da ARTEMIG.</p> <p>2. De acordo com o PER, a concessionária deverá elaborar nos primeiros 6 meses da concessão, projeto executivo de sinalização e dos elementos de proteção e segurança. Nos pontos críticos, deverá implantar sinalização vertical de segurança (placas de advertência, balizadores/delineadores de curvas, marcadores de alinhamento, dentre outras).</p> <p>3. A concessão terá prazo de duração de 30 anos.</p> <p>4. O PER indica, na frente de Serviços Iniciais, a recomposição de toda a iluminação existente e, na frente de recuperação, a complementação da iluminação necessária para atender plenamente às necessidades de cada local, incluindo os dispositivos em interseções.</p> <p>5. A modelagem financeira, considerou a existência de cobrança de ISS durante todo o período da concessão. A alteração e eventual exclusão do ISS decorrentes da reforma tributária serão compensadas por meio de reequilíbrio econômico financeiro conforme prevê a cláusula contratual: "a efetiva implementação da Emenda Constitucional nº 132, de 20 de dezembro de 2023, será considerada como criação, extinção ou alteração de tributos, devendo a CONCESSIONÁRIA considerar como premissa contratual, inclusive para efeitos de eventual reequilíbrio, a incidência tributária sem as modificações introduzidas pela emenda".</p>	

QUESTIONAMENTO 3	
Objeto:	<p>1. MG-496: estender 500 metros a via marginal de 2,3km para 2,8km para viabilizar o acesso do município à rodovia;</p> <p>2. Inclusão de ciclovia na MG-496;</p> <p>3. Inclusão de passarelas na Barra do Guaicuí, ligando esse distrito ao bairro Bandeirantes, em razão do alto fluxo de pessoas transitando;</p> <p>4. Viaduto na MG-496: É mais relevante a implantação desse viaduto na BR-365 devido à quantidade de caminhões que transitam por ali;</p> <p>5. Km 133 da BR-365: há implantação de uma fábrica de ração,</p>

	<p> aumentando o fluxo de caminhões graneleiros. A empresa já mandou um projeto para o DNIT para implantação de alças de retorno, para evitar manobras de caminhões na BR-365.</p> <p>6. Possibilidade de remanejamento do pórtico para após o município de Lassance. Há um alto fluxo de veículos entre Várzea da Palma e Lassance em razão do agronegócio. Embora esteja previsto o DUF, há um impacto forte no tráfego local;</p> <p>7. Ponte sobre o Rio das Velhas: não há previsão de investimentos nessa ponte. Além de se prever investimentos, seria necessário fiscalizar o tráfego de pesados, que atualmente somente é fiscalizado até às 17h.</p>
Justificativa:	
<p>Resposta: Agradecemos a contribuição.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contribuição não foi compreendida. 2. Para a proposição e a implantação adequada de ciclovias, é necessário conduzir um estudo mais aprofundado sobre a mobilidade urbana local, com eventual implantação em áreas fora da área de domínio da Concessionária ou sob competência municipal. Solicitações de intervenções futuras, alinhadas aos projetos cicloviários municipais, poderão ser apresentadas para avaliação e aprovação da ARTEMIG. Além disso, o contrato prevê a elaboração anual do Plano de Investimentos de Segurança Viária (PISV), que poderá considerar melhorias voltadas à segurança de usuários vulneráveis, conforme metodologia iRAP. 3. Serão construídas passarelas nos km 24,2, 28,7, 33,2, 41,8. Além disso, ressaltamos que o contrato de concessão prevê a elaboração anual do Plano de Investimentos de Segurança Viária (PISV), baseado na metodologia iRAP, por meio do qual poderão ser avaliadas melhorias futuras de segurança viária nos trechos concedidos, sempre mediante aprovação da ARTEMIG. 4. Não ficou claro o local proposto para o viaduto na BR-365. 5. De acordo com o cadastro geral da rodovia e os parâmetros de projeto não se identificou a necessidade das intervenções propostas. Ressaltamos, entretanto, que futuras melhorias viárias poderão ser apresentadas para análise e aprovação da ARTEMIG. 6. Após as análises técnico-financeiras realizadas, a proposta de remanejamento do pórtico para após o município de Lassance não foi incorporada ao projeto. Os estudos indicaram que a localização prevista para o pórtico, associada ao mecanismo de Desconto de Usuário Frequente (DUF), atende adequadamente ao critério de equidade tarifária, mitigando os impactos da cobrança sobre os deslocamentos locais mais frequentes. 7. As obras de reforço estrutural para o trem-tipo TB-45 da ponte sobre o Rio da Velhas, na BR-365, km 148 (conforme estaqueamento do projeto de engenharia), foram 	

previstas como investimentos obrigatórios da concessionária, conforme disposto no Programa de Exploração da Rodovia – PER.

QUESTIONAMENTO 4

Objeto:	<ol style="list-style-type: none">1. Foi ressaltada a importância estratégica de se asfaltar e investir na MG-408;2. Necessidade de se priorizar o asfaltamento da MG-408 no cronograma de investimentos;3. Foi manifestado o interesse dos beneficiários da MG-408 em investir no trecho;4. Necessidade de implantação de pórtico de cobrança no leito da MG-408 (divisa entre João Pinheiro e Buritizeiro) para beneficiar os associados da Associação dos Beneficiários da MG-408 como retorno do investimento feito no trecho;5. O asfaltamento da MG-408 pode implicar em altos custos para a concessionária;6. Inclusão do trecho da MG-181 que vai da MG-408 até João Pinheiro;7. Duplicação da BR-365 de Patrocínio até Montes Claros em razão do aumento de tráfego;8. Implantação de um viaduto no Bairro Sagrada Família em Pirapora e no Guaicuí.
---------	--

Justificativa:

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

1 e 2. A pavimentação da MG-408 foi priorizada, inserida com obrigação de conclusão até o Ano 4 da Concessão, conforme disposto no Programa de Exploração da Rodovia - PER, anexo ao Contrato de Concessão.

3. Solicitamos que seja apresentada a comprovação da disponibilidade de recursos para que seja possível avaliar a possibilidade de considerá-los na concessão do Lote Noroeste.

4. O pórtico P10 foi deslocado da divisa entre Brasilândia de Minas e Bonfinópolis de Minas, na MG-181, para local dentro do trecho a ser pavimentado da MG-408.

5. Os custos do asfaltamento foram previstos nos projetos de engenharia, socioambiental e operacional do estudo de viabilidade técnica disponibilizado, e condizem a receita oriunda do volume de veículos projetado e a tarifa de pedágio estipulada no Edital da Licitação.

6. O trecho da MG-181 (181EMG0400; 181EMG0420; 181EMG0440 e 181EMG0460), entre o km 130,7 e 214,8 - do entroncamento com a MG-408 ao entroncamento com a BR-040, conforme a versão 2024-03 do SRE-MG, foi incluído como investimento pré-autorizado no Contrato de Concessão.

7. O Programa de Exploração da Rodovia - PER, anexo ao Contrato de Concessão, previu a duplicação do trecho entre Patrocínio e Patos de Minas e entre o Rio Pacuí e Montes Claros. As projeções para os 30 anos da concessão, realizadas no âmbito do Estudo de Demanda do EVTEA, não apontaram a necessidade de obras de ampliação de capacidade em outros trechos da concessão e, por esse motivo, não foram incluídos outros trechos de duplicação no PER. No entanto, de forma a lidar com a eventual necessidade de obras de ampliação de capacidade não previstas originalmente no EVTEA, o Contrato de Concessão possui a obrigação de avaliação de realização de obras de ampliação a partir do momento no qual um determinado trecho passar a operar por mais de 50 (cinquenta) horas em um ano-calendário em nível de serviço D ou E. Considera-se nível de serviço, nos termos do Contrato de Concessão, a avaliação qualitativa das condições de operação e fluidez de uma corrente de tráfego, via, faixa ou interseção, calculada conforme método preconizado no HCM 2022 (Highway Capacit Manual), ou versão alternativa aprovada pela ARTEMIG.

8. Os parâmetros de projeto não indicaram necessidade das intervenções propostas nos referidos trechos. Ressaltamos, entretanto, que o contrato de concessão prevê a elaboração anual do Plano de Investimentos de Segurança Viária (PISV), baseado na metodologia iRAP, por meio do qual poderão ser avaliadas melhorias futuras de segurança viária nos trechos concedidos, sempre mediante aprovação da ARTEMIG.

QUESTIONAMENTO 5

Objeto:	1. Foi ressaltada a importância estratégica de se asfaltar e investir na MG-408, sobretudo para diminuir o deslocamento entre cidades
---------	---

Justificativa:	
----------------	--

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Está prevista a pavimentação da MG-408, do km 0,0 ao km 110,7.

QUESTIONAMENTO 6

Objeto:	1. Investimentos previstos são necessários para reduzir acidentes; 2. Trecho do Bairro Sagrada Família: é afastado da cidade. É necessária a implantação de passarela ou outro dispositivo para melhorar o acesso ao bairro. 3. Necessidade de realização de investimentos no trecho que vai de Montes Claros até a Casa da Uva em razão do alto número de acidentes
---------	--

Justificativa:	
----------------	--

Resposta:

Agradecemos a contribuição.
2. Nos estudos, não foi identificada a necessidade da intervenção proposta. Cabe mencionar que serão construídas 4 passarelas em Pirapora, nos km 153,5, 163,35, 166,1, 168 da BR-365 (estaqueamento de projeto).

Além disso, ressaltamos que o contrato de concessão prevê a elaboração anual do Plano de Investimentos de Segurança Viária (PISV), baseado na metodologia iRAP, por meio do qual poderão ser avaliadas melhorias futuras de segurança viária nos trechos concedidos, sempre mediante aprovação da ARTEMIG.

1 e 3. Entre Montes Claros e o km 147 da BR-365, em Pirapora (conforme nomenclatura do Sistema Viário Nacional), estão previstos: duplicação do trecho entre Montes Claros até o km 16,54 da BR-365 (estaqueamento de projeto), adequação de rótulas, implantação de rotatórias alongadas, adequações e implantações de acesso, implantações de pontos de ônibus e passarelas e adequação de trem-tipo de ponte, entre outras intervenções. Ademais, para todo o trecho, o Contrato de Concessão, em seu anexo de Programa de Exploração da Rodovia - PER, determina a necessidade de investimentos em sinalização vertical e horizontal; manutenção da qualidade de pavimento; execução de obras e serviços emergenciais para restabelecer a segurança da via, como a manutenção de elementos de proteção e segurança, bem como terraplenos e estruturas de contenção, quando necessário; a elaboração de um Plano de Investimentos de Segurança Viária (PISV) com a finalidade de garantir melhorias à segurança viária do Sistema Rodoviário da Concessão, entre outras obrigações que visam ao aumento da segurança viária.

QUESTIONAMENTO 7

Objeto:	<ol style="list-style-type: none">1. Foi ressaltada a importância estratégica de se asfaltar e investir na MG-408;2. Os trechos em Lagoa Grande e Patos de Minas, que ligam a MG-410 e a MG-354, poderiam ser incluídos na concessão?3. Trechos de Paracatu até Unaí (MG-188 e parte da BR-251) poderiam ser incluídos na concessão?4. Inclusão de pedágio na MG-408 como ferramenta de viabilidade da concessão;5. A Associação dos Beneficiários da MG-408 poderia investir na pavimentação para acelerar o investimento?
---------	---

Justificativa:

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

1. Está prevista a pavimentação da MG-408, do km 0,0 ao km 110,7.
2. Será avaliada a possibilidade de inclusão dos trechos em Lagoa Grande e Patos de Minas, que ligam a MG-410 e a MG-354, em futuros lotes rodoviários a serem concedidos pelo Estado de Minas Gerais.
3. Os trechos de Paracatu até Unaí (MG-188 e parte da BR-251) não possuem conexão geográfica com o Lote Noroeste, e, por esse motivo, não podem ser incluídos na concessão.
4. Foi incluído um pórtico de pedágio na MG-408.
5. Solicitamos que seja apresentada a comprovação da disponibilidade de recursos para que seja possível avaliar a possibilidade de considerá-los na concessão do Lote Noroeste.

QUESTIONAMENTO 8

Objeto:	<ol style="list-style-type: none">1. O trecho a ser duplicado é muito curto, considerando a distância de Montes Claros a Patrocínio;2. O trecho de 11km da saída de Montes Claros até a ponte no Rio Pacuí é muito curto, deveria ser estendido até o trevo do entroncamento na região de Coração de Jesus, Lagoa dos Patos, São João da Lagoa e São João do Pacuí;3. Há duplicação no trecho de Corinto a Pirapora?4. Há possibilidade de inclusão da LMG-656? Trata-se de um pequeno trecho de 22 km, mantido pelo município de Lagoa dos Patos.5. Não está claro o posicionamento dos pórticos. Há como posicionar os pórticos após o trevo de Montes Claros -Pirapora, a fim de desonerar os usuários que fazem esse trajeto?
---------	---

Justificativa:

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

1 e 2. O Programa de Exploração da Rodovia - PER, anexo ao Contrato de Concessão, previu a duplicação do trecho entre Patrocínio e Patos de Minas e entre o Rio Pacuí e Montes Claros. As projeções para os 30 anos da concessão, realizadas no âmbito do Estudo de Demanda do EVTEA, não apontaram a necessidade de obras de ampliação de capacidade em outros trechos da concessão e, por esse motivo, não foram incluídos outros trechos de duplicação no PER. No entanto, de forma a lidar com a eventual necessidade de obras de ampliação de capacidade não previstas originalmente no EVTEA, o Contrato de Concessão possui a obrigação de avaliação de realização de obras de ampliação a partir do momento no qual um determinado trecho passar a operar por mais de 50 (cinquenta) horas em um ano-calendário em nível de serviço D ou E. Considera-se nível de serviço, nos termos do Contrato de Concessão, a avaliação qualitativa das condições de operação e fluidez de uma corrente de tráfego, via, faixa ou interseção, calculada conforme método preconizado no HCM 2022 (Highway Capacit Manual), ou versão alternativa aprovada pela ARTEMIG.

3. Não há previsão de duplicação no trecho entre Corinto e Pirapora. No entanto, como mencionado no item 1, havendo extrapolação do nível de serviço D ou E, a ampliação do trecho será avaliada.

4. Os trechos mantidos pelos municípios não serão transferidos para o estado. Ademais, apenas fazem parte do Lote trechos de rodovias contínuos, que não é o caso da LMG-656.

5. O pórtico mais próximo da sede de Montes Claros é o pórtico P09, localizado na divisa entre os municípios de Montes Claros e Claro dos Poções, nas coordenadas georreferenciadas Latitude: -16,858960 e Longitude: -44,119419. As demais localizações georreferenciadas podem ser encontradas no Programa de Exploração da Rodovia - PER, anexo ao Contrato de Concessão, e está disponível na página da internet da SEINFRA/MG.

QUESTIONAMENTO 9

Objeto:	<ol style="list-style-type: none">1. Há um trevo próximo a Jequitai com alto índice de acidentes. Há algum investimento previsto nesse trevo?2. Comunidade de Água Espraiada: há previsão de investimentos de acesso a esse bairro?3. É possível incluir um trecho de 6km não pavimentado que liga a comunidade Água Espraiada à Jequitai? Esse investimento evitaria que a população do bairro pegue a BR-365 para acessar a cidade.4. Ao chegar no trevo de Jequitai, há um trecho de 2km que necessita de intervenções. É necessário investimentos de iluminação. Trata-se de um trecho bastante utilizado pela população.5. A concessão gerará a arrecadação de quais valores a título de impostos ao município de Jequitai?6. Inclusão de um trecho de 22km da LMG-656.
---------	---

Justificativa:

Resposta: Agradecemos a contribuição.
<ol style="list-style-type: none">1. Haverá uma rotatória alongada próximo às fazendas Jatobá e Fazenda Santa Terezinha, entre o km 121,8 e km 124,2 (estacas de projeto)2. Entre os km 96,8 e km 98,5 (estacas de projeto) serão construídos dois retornos em U, com dispositivo de interligação entre eles, além de uma passarela, com melhorias em acessos, para melhorar a segurança no acesso à comunidade de Água Espraiada.3. O trecho mencionado entre Jequitai e Água Espraiada não guarda conexão geográfica com o Lote 10 - Noroeste, e, por esse motivo, não pode ser incluído no Sistema Rodoviário a ser concedido. O investimento em rodovias estaduais poderá ser avaliado, pelo Poder Público, oportunamente, em forma de obra pública.4. O Programa de Exploração da Rodovia - PER determina, na frente de Serviços Iniciais, a recomposição de toda a iluminação existente e, na frente de recuperação, a complementação da iluminação necessária para atender plenamente às necessidades de cada local, incluindo os dispositivos em interseções.5. Com o cenário tributário atualmente vigente, as tarifas de pedágio gerarão a arrecadação de ISSQN proporcionalmente à extensão do sistema rodoviário pertencente a cada município. Estima-se que, para o município de Jequitai, uma arrecadação de aproximadamente R\$44,9 milhões em 30 anos de concessão.6. Os trechos mantidos pelos municípios não serão transferidos para o estado. Ademais, apenas fazem parte do Lote trechos de rodovias contínuos, que não é o caso da LMG-656.

QUESTIONAMENTO 10

Objeto:	1. Inclusão de um trecho de 22km da LMG-656 para viabilizar o acesso dos municípios ao redor à BR-365 (o trecho liga Lagoa dos Patos à LMG-674, que se conecta à BR-365).
---------	---

Justificativa:

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

Os trechos mantidos pelos municípios não serão transferidos para o estado. Ademais, apenas fazem parte do Lote trechos de rodovias contínuos, que não é o caso da LMG-656.

QUESTIONAMENTO 11

Objeto:	1. Entradas no Distrito de Boa Sorte, Água Boa e Vista Alegre; a própria entrada ao município de Claro dos Poções; e trecho da MG-679 (liga Claro dos Poções a Santos Dumont) não asfaltado: podem ser incluídos na concessão? O trecho da MG-679 pode se tornar uma rota de fuga e possui tráfego intenso de veículos pesados.
---------	---

Justificativa:

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

Estão previstas adequações de acessos a Vista Alegre e Claro dos Poções nos km 52,85, 54,05, 54,97, 57,29, 58,30

Com relação ao trecho não asfaltado da MG-679, considerando a grande e desafiadora extensão do atual Sistema Rodoviário, a inclusão de novos trechos não é possível. No entanto, a composição de novos lotes a serem estudados levará em consideração a possibilidade de inclusão dos trechos indicados. Ademais, investimentos em rodovias estaduais poderão ser avaliados, pelo Poder Público, oportunamente, em forma de obra pública.

QUESTIONAMENTO 12

Objeto:	1. A BR-365 foi reformada há pouco com dinheiro público. A Serra de Santa Maria, entre Montes Claros e o trevo de Coração de Jesus, tinha uma enorme cratera, tendo sido objeto de investimentos milionários. Será realizada a concessão de uma rodovia que foi reformada à iniciativa privada, que usufruirá do investimento público. 2. A pavimentação da estrada de São João da Vereda não será incluída no escopo da concessão? O governo de Minas Gerais não promoveu a municipalização do trecho que viabilizaria a sua pavimentação e não realizou o investimento. 3. Entrada do Bairro São Geraldo II: há um alto índice de acidentes, sendo necessária a inclusão no escopo da concessão. O projeto já foi realizado pela prefeitura.
---------	--

Justificativa:

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

1. Além do investimento já realizado pelo Poder Público, a concessão garantirá que haverá recursos para a manutenção do trecho pelos próximos 30 anos, o que não

ocorreria sem o advento da concessão. Além da manutenção do trecho, a concessão prevê investimentos de aumento de capacidade (duplicações) na saída de Montes Claros, bem como a prestação de serviços ao usuário como guinchos, atendimento médico pré-hospitalar, entre outros.

2. Considerando a grande e desafiadora extensão do atual Sistema Rodoviário, a inclusão de novos trechos não é possível. No entanto, a composição de novos lotes a serem estudados levará em consideração a possibilidade de inclusão dos trechos indicados. Ademais, investimentos em rodovias estaduais poderão ser avaliados, pelo Poder Público, oportunamente, em forma de obra pública.

3. O projeto para a concessão já considera a implantação de um retorno em X, em pista dupla, além de uma implantação e adequação de acesso no km 543,5 (estaqueamento de projeto) da BR-365, conforme previsto no Programa de Exploração da Rodovia - PER.

QUESTIONAMENTO 13

Objeto:	1. Necessário realizar um desvio na ponte da BR-365 para viabilizar a sua ampliação, considerando que o gargalo fica na ponte.
---------	--

Justificativa:	
----------------	--

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A necessidade de desvios de tráfego para a execução das obras na rodovia depende de projeto executivo a ser apresentado pela concessionária.

QUESTIONAMENTO 14

Objeto:	1. Acesso do Bairro São Geraldo II: há um alto índice de acidentes. Foi apresentado um projeto de rotatória alongada ao DNIT – esse projeto será contemplado na concessão? 2. Serão contemplados trevos para viabilizar o acesso da população aos bairros na duplicação da BR-365? 3. Cinturão Verde de Montes Claros: há diversas comunidades no trecho a ser duplicado. Qual será o tratamento tarifário às comunidades rurais da região? Haverá algum tipo de isenção?
---------	---

Justificativa:	
----------------	--

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

1. O projeto para a concessão considera a implantação de um retorno em X, em pista dupla, além de uma implantação e adequação de acesso no km 543,5 (estaqueamento de projeto) da BR-365, que dá acesso a São Geraldo 2, conforme previsto no Programa de Exploração da Rodovia - PER.

2. Sim, nos trechos em pista dupla serão implantadas rotatórias alongadas, com a

mesma função dos trevos, propiciando o acesso aos bairros com segurança e conveniência.

3. O Projeto prevê a incidência do Desconto de Usuário Freqüente (DUF), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo (PDU), até a 30ª (trigésima) passagem no mesmo pedágio eletrônico. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem.

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

QUESTIONAMENTO 15

Objeto:	1. Comentou que a entrada da cidade de Claro dos Poções, próxima a uma curva na BR-365, oferece risco aos condutores e sugeriu a inclusão de uma obra de arte especial (OAE) para maior segurança.
---------	--

Justificativa:	
----------------	--

Resposta:

Agradecemos a contribuição. No acesso à Claro dos Poções, no entroncamento da BR-365 com a LMG-679, haverá a implantação de Retorno em U e a melhoria do acesso da rodovia.

Ressaltamos, ainda, que o contrato de concessão prevê a elaboração anual do Plano de Investimentos de Segurança Viária (PISV), baseado na metodologia iRAP, por meio do qual poderão ser avaliadas melhorias futuras de segurança viária nos trechos concedidos, sempre mediante aprovação da ARTEMIG.

QUESTIONAMENTO 16

Objeto:	1. Questionou quando ocorrerá a pavimentação da MG-408 e MG-181.
---------	--

Justificativa:	
----------------	--

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

O projeto prevê a conclusão da pavimentação da MG-408 no ano 4. A MG-181 já se encontra pavimentada.

QUESTIONAMENTO 17

Objeto:	1. Perguntou quando começará a cobrança do pedágio e se o valor inicial seria de R\$ 9,79 mesmo com as condições atuais da via.
Justificativa:	
<p>Resposta: Agradecemos a contribuição.</p> <p>O início da cobrança da tarifa de pedágio se dará após:</p> <p>(i) a contratação do verificador independente pela concessionária, nos termos do anexo do contrato 15 - regras e diretrizes para contratação do verificador independente, a quem competirá auxiliar na atestação da conclusão dos Serviços Iniciais;</p> <p>(ii) a conclusão das metas dos serviços iniciais ao longo dos trechos rodoviários previstas até o 12º (décimo segundo) mês, conforme estabelecido no PER (Programa de Exploração da Rodovia);</p> <p>(iii) a entrega do cadastro do passivo ambiental;</p> <p>(iv) a implantação dos pedágios eletrônicos, conforme estabelecido no PER, e instalação dos equipamentos e sistemas necessários ao funcionamento do DUF (Desconto para Usuários Frequentes);</p> <p>(v) o início da operação do sistema de livre passagem, sem qualquer cobrança de tarifa de pedágio, durante o período de 30 (trinta) dias, conforme regras estabelecidas no contrato.</p> <p>O valor da tarifa de pedágio foi atualizado após aprimoramentos do modelo oriundos do processo de consulta pública para R\$7,57 (sete reais e cinquenta e sete centavos).</p>	

QUESTIONAMENTO 18	
Objeto:	1. Solicitou a inclusão de dois trevos na MG-181, próximos à entrada da COAB e da Avenida Barão do Rio Branco, devido ao alto histórico de acidentes e ao crescimento populacional futuro 2. Informou que seus empreendimentos contribuirão para aumento de tráfego e necessidade de melhorias.
Justificativa:	
<p>Resposta: Agradecemos a contribuição.</p> <p>O trecho da MG-181 (181EMG0400; 181EMG0420; 181EMG0440 e 181EMG0460), entre o km 130,7 e 214,8 - do entroncamento com a MG-408 ao entroncamento com a BR-040, conforme a versão 2024-03 do SRE-MG, foi incluído como investimento pré-autorizado no Contrato de Concessão.</p>	

QUESTIONAMENTO 19	
Objeto:	1. Solicitou pavimentação, iluminação e construção de praça na entrada do distrito (entroncamento com BR-040). 2. Explicou que a área possui intenso fluxo de pessoas e caminhões, sendo essencial para segurança e fortalecimento do comércio local.
Justificativa:	

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

Faltaram referências para identificar o local mencionado. Caso seja no entroncamento da MG-181 com a BR-040, gostaríamos de informar que O trecho da MG-181 (181EMG0400; 181EMG0420; 181EMG0440 e 181EMG0460), entre o km 130,7 e 214,8 - do entroncamento com a MG-408 ao entroncamento com a BR-040, conforme a versão 2024-03 do SRE-MG, foi incluído como investimento pré-autorizado no Contrato de Concessão.

QUESTIONAMENTO 20

Objeto:	<ol style="list-style-type: none">1. Apoiou integralmente o projeto e destacou importância da MG-408 como corredor logístico para integração com o modal ferroviário (FCA/VLI).2. Descreveu o programa 'Lab Cerrado' da VLI com Embrapa e oportunidades produtivas da região, incluindo silvicultura e exportação via Pirapora.3. Solicitou linhas de crédito do governo e BNDES para fomentar o agronegócio.
---------	---

Justificativa:

Resposta:

Agradecemos a contribuição enviada.

Agradecemos o compartilhamento da perspectiva positiva em relação ao projeto.

QUESTIONAMENTO 21

Objeto:	<ol style="list-style-type: none">1. Questionou delegação da BR-365, pediu manutenção da fiscalização pela PRF e citou atuação de combate ao crime (17 toneladas de entorpecentes apreendidas).2. Perguntou sobre responsabilidade pela ponte do Rio das Velhas;3. Perguntou sobre flexibilidade contratual para ajustes.
---------	---

Justificativa:

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

1. Esclarecemos que a delegação prevista na Portaria nº 929/2022, do MINFRA, não afetará a competência da polícia federal.
2. As obras de reforço estrutural para o trem-tipo TB-45 da ponte sobre o Rio da Velhas, na BR-365, km 148 (conforme estaqueamento do projeto de engenharia), foram previstas como investimentos obrigatórios da concessionária, conforme disposto no Programa de Exploração da Rodovia – PER.
3. O contrato de concessão perdurará por 30 anos, e portanto precisará sofrer alterações ao longo do tempo; estes ajustes serão feitos preferencialmente nas revisões anuais e quinquenais, havendo ainda a possibilidade de revisão extraordinária.

QUESTIONAMENTO 22

Objeto:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Relatou mobilização regional pela pavimentação da MG-408 e importância logística (Porto Seco de Pirapora, FCA, lavoura de café irrigada de R\$ 1 bi). 2. Sugeriu incentivos fiscais (isenção e créditos de ICMS) 3. Pediu que não haja pórtico entre Pirapora e Buritizeiro, pois as duas cidades funcionam como "bairros um do outro". Ele exemplificou que um morador que se desloca quatro vezes ao dia para trabalhar entre as cidades pagaria um valor inviável 4. Localização Sugerida: O pórtico deveria ficar "antes de Buritizeiro ou fica depois de Pirapora na 365". 5. Solicitou viaduto após ponte do Rio das Velhas, citando que o local tem registrado muitos acidentes
Justificativa:	
<p>Resposta:</p> <p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>1. Foi contemplado, dentro do âmbito da concessão do trecho da MG-408, toda a pavimentação dos 110 km que ligam os municípios de Brasilândia de Minas, João Pinheiro e Buritizeiro. É importante destacar aqui que o pedágio nesse trecho, só se inicia após 100% da pavimentação. Então, primeiro tem-se o benefício da pavimentação para depois iniciar-se a cobrança ali no trecho.</p> <p>2. Com o advento da reforma tributária, haverá a extinção progressiva do ICMS, de modo que os benefícios fiscais não serão mais utilizados como ferramenta para atração de empresas para determinada região. A tributação das operações será definida pelo destino, e não mais pela origem das mercadorias.</p> <p>3 e 4. Durante a estruturação do projeto, o pórtico inicialmente previsto entre Pirapora e Buritizeiro foi deslocado a oeste de Buritizeiro. O Projeto prevê a incidência do Desconto de Usuário Freqüente (DUF), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo (PDU), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 56,9% do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem.</p> <p>5. Os parâmetros de projeto não indicaram necessidade para as intervenções propostas.</p> <p>Ressaltamos, entretanto, que o contrato de concessão prevê a elaboração anual do Plano de Investimentos de Segurança Viária (PISV), baseado na metodologia iRAP, por meio do qual poderão ser avaliadas melhorias futuras de segurança viária nos trechos concedidos, sempre mediante aprovação da ARTEMIG.</p>	

QUESTIONAMENTO 23	
Objeto:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Manifestou preocupação com pórticos, especialmente Pirapora/Buritizeiro, explicando impacto em servidores, comércio e comunidades rurais (403 comunidades, 53 linhas escolares). 2. Questionou riscos de 'placas frias' no Free Flow.

Justificativa:	
Resposta:	
<p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>1. Apesar da descrição dizer que existe um pórtico entre Buritizeiro e Pirapora, existe um pórtico ali, mas ele foi retirado desse meio. Ele é uma das exceções ao limite de município: foi retirado do limite de município e colocado ao oeste de Buritizeiro para destravar esse fluxo que existe entre as duas cidades.</p> <p>2. Agradecemos a contribuição e esclarecemos que condutas fraudulentas dos usuários, compreendidas por aquelas que, por ato doloso, impeçam que a passagem seja adequadamente identificada e registrada no pedágio eletrônico, serão risco atribuído à concessionária para perdas de até 0,5% da receita tarifária, sendo eventual perda excedente aos 0,5% assumida pelo Poder Concedente.</p>	

QUESTIONAMENTO 24	
Objeto:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Protocolou pedido de audiência pública em Buritizeiro. Expressou preocupação com impacto tarifário sobre comunidades rurais, 2. Destacou a situação do Assentamento Santa Helena (na MG-408), que está a 34 km da BR-365, com 65 famílias que serão impactadas economicamente se houver cobrança de pedágio. 3. Questionou localização do pórtico da MG-408. 4. Sugeriu que o projeto de concessão adote um modelo semelhante ao aplicado em outros lotes já em execução, como os Lotes Sul e Triângulo Norte. 5. Ele pleiteou a previsão de isenção e descontos tarifários: <ul style="list-style-type: none"> • Para as comunidades rurais e produtores da BR-365. • Para os usuários da MG-408.
Justificativa:	
Resposta:	
<p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>1. Ao todo, foram realizadas cinco audiências públicas, nas cidades de Pirapora (30/10), Montes Claros (31/10), João Pinheiro (14/11), Guimarães (17/11) e uma exclusivamente virtual (6/11), visando justamente oportunizar esse momento de contribuição por parte de toda a população envolvida e das lideranças locais interessadas no projeto. O quantitativo de audiências atendeu aos preceitos do Art.55 da Lei nº 25.235/25. A realização de audiências públicas adicionais não foi possível, pois impactaria o cronograma do projeto.</p> <p>2. O pórtico localizado na MG-408 está localizado na divisa entre os municípios de Buritizeiro e João Pinheiro, a mais que 34 km de distância da BR-365. Ou seja, as famílias do Assentamento Santa Helena não serão impactadas por esse pórtico de cobrança. No entanto, o Projeto prevê a incidência do Desconto de Usuário Frequente (DUF), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo (PDU), até a 30ª (trigésima) passagem no mesmo pedágio</p>	

eletrônico. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem. Quanto a isentar os moradores de comunidades específicas do pagamento da tarifa de pedágio, ressaltamos que tal medida implicaria violação ao princípio da isonomia inserto no art. 19, inciso III, da Constituição Federal, que dispõe ser vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si.

3. A definição da localização dos pórticos de cobrança adota como premissa técnica o seu posicionamento preferencial nas divisas municipais. Essa diretriz tem por objetivo mitigar a incidência de tarifação sobre deslocamentos de curta distância, típicos da mobilidade intraurbana ou intramunicipal, especialmente entre a sede municipal e seus distritos. Tal abordagem reduz interferências sobre o tráfego local, preserva os fluxos de característica essencialmente urbana e direciona a cobrança para movimentos de natureza intermunicipal ou regional, mais aderentes ao modelo de custeio e sustentabilidade econômico-financeira da concessão. Por esta razão buscou-se posicionar o pórtico na MG-408 na divisa entre Joao Pinheiro e Buritizeiro.

4. Os lotes rodoviários concedidos pelo Estado de Minas Gerais vêm sendo estruturados de maneira padronizada, de modo que há uma uniformização de premissas regulatórias nos modelos de concessão.

5. Quanto a isentar os moradores das comunidades rurais, produtores da BR-365 e usuários da MG-408 do pagamento da tarifa de pedágio, ressaltamos que tal medida implicaria violação ao princípio da isonomia inserto no art. 19, inciso III, da Constituição Federal, que dispõe ser vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si.

QUESTIONAMENTO 25

Objeto:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Relatou sucesso da pavimentação da LMG-680 e apoio total ao asfaltamento da MG-408. 2. Sugeriu inclusão de 100 km da MG-181 (Brasilândia-João Pinheiro). Ele argumentou que esse é um trecho importantíssimo com um movimento considerável, que necessita de reparos constantes por parte do DER. A inclusão desse trecho daria a possibilidade de o lote se tornar ainda mais atrativo para a concessionária. 3. Perguntou sobre prazo de pavimentação da MG 408, a partir do início dos trabalhos. 4. Levantou a curiosidade sobre qual seria o prazo de retorno do investimento que a empresa ganhadora do lote teria.
---------	---

Justificativa:

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

1. Agradecemos o compartilhamento da perspectiva positiva em relação ao projeto.
2. O trecho da MG-181 entre o km 130,7 e 214,8, do entroncamento com a MG-408 ao entroncamento com a BR-040 (181EMG0400; 181EMG0420; 181EMG0440 e

181EMG0460, conforme a versão 2024-03 do SRE-MG) foi incluído no escopo do Lote 10 - Noroeste como investimento pré-autorizado.

3. A previsão de asfaltamento da MG-408 está prevista para ocorrer até o quarto ano da concessão. Então, até o quarto ano da concessão, espera-se que toda a MG-408 esteja devidamente asfaltada, com posterior cobrança do pedágio após ter todo esse benefício do asfaltamento.

4. O prazo de retorno do investimento vai se dar ao longo dos 30 anos do contrato de concessão, após o cumprimento de todos os investimentos obrigatórios que serão feitos pela concessionária. Ela poderá, então, passar a aferir a receita de pedágio e passará a ter retorno sobre o investimento obrigatório que ela fez ali nos anos iniciais.

QUESTIONAMENTO 26

Objeto:	<p>1. Solicitou atenção ao perímetro urbano de Brasilândia (km 122–126 da MG-181), trecho com maior índice de acidentes rodoviários na região Noroeste.</p> <p>2. questionou a responsabilidade pela recuperação da Ponte sobre o Rio Paracatu, no km 126.3. A ponte está com restrição de carga limitada a 16 toneladas de Peso Bruto Total e apresenta dano estrutural na fundação e na parte inferior do tabuleiro.</p> <p>3. Recomendou interseções em desnível na BR-365 e na MG-408.</p> <p>4. Pediu compartilhamento de imagens com PRF. Ele mencionou dificuldades em concessões atuais, onde as empresas não estão permitindo o uso dessas imagens por não estar previsto no edital. O compartilhamento seria fundamental para o monitoramento da segurança viária e para o combate a crimes como roubo de gado, propriedades rurais e equipamentos agrícolas.</p> <p>5. Questionou previsão de controle de cargas. destacou que a região é extremamente agrícola e que a deterioração do pavimento está boa parte relacionada ao excesso de carga.</p>
---------	--

Justificativa:

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

1. Informamos que o trecho entre o km 122 e 126 da MG-181 já faz parte do sistema rodoviário do Lote 10-Noroeste.
2. Há previsão de alargamento e adequação de trem-tipo no Programa de Exploração da Rodovia no km 126, sobre a ponte sobre o rio Paracatu.
3. Na BR-365 está prevista a implantação de um diamante em pista dupla no km 483,6 a 484,65. Já na MG-408, não foi verificada a necessidade de dispositivos em desnível.
4. O PER estabelece a obrigatoriedade de compartilhamento de imagens com o policiamento rodoviário, visando justamente o compartilhamento de informação para que possam ser tomadas as providências e medidas cabíveis de segurança pública.
5. Houve aumento de um ponto de pesagem dinâmica para dois pontos de pesagem dinâmica, em locais a serem definidos junto à futura concessionária.

QUESTIONAMENTO 27

Objeto:	Apresentou a "Carta de Intenções" do povo de Patrocínio. Os pontos prioritários elencados foram: 1. Duplicação da BR-365 em todo o perímetro urbano de Patrocínio (do posto Café Mineiro até o entroncamento com o Rio Dourados) 2. Construção de um novo trevo e acesso ao viaduto da Avenida João Fertade de Oliveira 3. Construção de um novo trevo com escavação de uma trincheira no entroncamento da Avenida Rui Barbosa para garantir trânsito fluído e constante na BR-365 4. Construção de um novo trevo de acesso ao polo industrial (frigorífico Aliança e cooperativa Coxupé). 5. Construção de um novo trevo no entroncamento da MG-188. 6. Duplicação total e irrestrita do trecho da BR-365 desde Patrocínio até a BR-040 7. Solicitação para que o pedágio (P1) fosse reconsiderado e instalado após o trevo de Santana de Patos (BR-146), já no município de Patos de Minas, para proteger economicamente a microrregião (incluindo São João da Serra Negra, Guimarânia e Santana de Patos).
Justificativa:	
<p>Resposta: Agradecemos a contribuição.</p> <p>1 - Duplicação se estende por todo perímetro urbano de Patrocínio; 2 - Não há ligação existente entre a Avenida João Furtado com a Rodovia; logo, não há previsão de obras no local; 3- Com a duplicação do trecho, haverá melhoria e implantação de Retorno em U no entroncamento da Av. Rui Barbosa com a BR-365; 4 - Haverá melhoria do acesso ao polo industrial, já previsto no estudo; 5 - Há a implantação do acesso previsto no entroncamento da MG-188; 6 - A projeção de tráfego não indicou a necessidade de duplicação deste trecho da BR-365 até a BR-040; 7- Um dos critérios de definição do local dos pórticos foi posicioná-los na divisa dos municípios. No trecho proposto não há divisa de municípios.</p>	

QUESTIONAMENTO 28	
Objeto:	1. Disse que o povo está muito assustado com a menção de praças de pedágio e a cobrança. A cidade de São Gonçalo é altamente dependente de Patos de Minas para serviços (saúde, educação, comércio), e a previsão de mais duas praças de pedágio entre São Gonçalo e Patos de Minas seria muito oneroso para os moradores.
Justificativa:	
<p>Resposta: Agradecemos a contribuição.</p> <p>Estão previstas duas praças entre Patos de Minas e São Gonçalo. Entretanto, destacamos que o Projeto prevê a incidência do Desconto de Usuário Frequente (DUF),</p>	

o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo (PDU), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem.

QUESTIONAMENTO 29

Objeto:	<ol style="list-style-type: none">1. Questionou se a transferência dos 500 km (Patrocínio a Montes Claros) do Governo Federal (DNIT) para o Estado de Minas Gerais já havia sido formalizada, sugerindo que, se não tivesse, não haveria como discutir a concessão.2. Questionou o estudo que levou à escolha da MG-408 para pavimentação (110 km), e porque o investimento não foi destinado a outras rodovias importantes do Alto Paranaíba.3. Sugeriu que o investimento de 110 km na MG-408 fosse redirecionado para a duplicação do trecho Patos de Minas até o entroncamento da BR-040 (140 km), por ter o maior fluxo de veículos de carga da região.4. Defendeu que a cobrança de pedágio deve ser feita somente após o início e entrega dos serviços e melhorias, argumentando que a população não pode ser onerada em um trecho com alto índice de acidentes antes de ver benefícios.5. Solicitou a viabilidade técnica para a construção de um trevo de acesso à comunidade Lagoa do Garimpo.
---------	--

Justificativa:

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

1. O Governo Federal tem ciência de todo o processo e, inclusive, autorizou a realização dos estudos necessários para estruturação do projeto de concessão do Lote 10 – Noroeste. Desde então, o Estado realizou diversas reuniões de alinhamento com o Governo Federal, incluindo o Ministério dos Transportes. Assim, o processo vem sendo conduzido com total transparência e regularidade.

Ressalte-se, contudo, que a legislação aplicável à delegação da rodovia federal (BR-365) exige o cumprimento de uma série de requisitos, dentre os quais se destacam a conclusão dos estudos técnicos, a realização do período de consulta pública e a posterior apresentação de seus resultados ao Governo Federal.

2. A pavimentação da MG-408 (110 km) se mostrou de fundamental importância para o desenvolvimento da região no âmbito dos estudos de estruturação do Lote 10 – Noroeste. Novos investimentos em outras rodovias serão avaliados nos estudos de novos lotes rodoviários.

3. A projeção de tráfego não indicou a necessidade de duplicação deste trecho da BR-365 até a BR-040; no entanto, de forma a lidar com a eventual necessidade de obras de ampliação de capacidade não previstas originalmente no EVTEA, o Contrato de Concessão possui a obrigação de avaliação de realização de obras de ampliação a partir do momento no qual um determinado trecho passar a operar por mais de 50 (cinquenta) horas em um ano-calendário em nível de serviço D ou E. Considera-se nível de serviço, nos termos do Contrato de Concessão, a avaliação qualitativa das condições de operação e fluidez de uma corrente de tráfego, via, faixa ou interseção, calculada conforme método preconizado no HCM 2022 (Highway Capacit Manual), ou versão alternativa aprovada pela ARTEMIG.

4. Agradecemos a contribuição e esclarecemos que o entendimento manifestado está aderente à previsão contratual, haja vista que início da cobrança da tarifa de pedágio, dentre outros requisitos, deverá ocorrer apenas após a conclusão das metas dos serviços iniciais previstas até o 12º mês, conforme previsto na cl. 21.1, (ii) do Contrato, com exceção do pórtico de cobrança da MG-408, que terá a cobrança iniciada apenas após a conclusão de sua pavimentação.

5. Os parâmetros de projeto não indicaram necessidade para as intervenções propostas. Ressaltamos, entretanto, que o contrato de concessão prevê a elaboração anual do Plano de Investimentos de Segurança Viária (PISV), baseado na metodologia iRAP, por meio do qual poderão ser avaliadas melhorias futuras de segurança viária nos trechos concedidos, sempre mediante aprovação da ARTEMIG.

QUESTIONAMENTO 30

Objeto:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Solicitou a retirada da menção à BR-146 dos estudos para não confundir usuários, pois a nomenclatura não é utilizada há 5 anos 2. Informou que o DNIT já tem projetos prontos e aprovados para melhorias, terceiras faixas e duas passarelas na travessia de Varjão de Minas. O projeto de duplicação 100% Patrocínio-Patos está pronto, faltando apenas o licenciamento ambiental do Estado. 3. Questionou se era justo, estando os projetos públicos prontos, ter que pagar pedágio para fomentar a construção da duplicação. 4. Sugeriu que se coloquem placas informando quem fiscaliza a concessionária, não apenas o telefone da própria concessionária. 5. Pediu que todos os veículos públicos (municipais, estaduais e federais) fossem isentos do pagamento de pedágio nas concessões estaduais, citando que atualmente os carros do DNIT precisam pagar.
---------	--

Justificativa:

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

1. Sobre a BR-146, destacamos que o estudo técnico de engenharia segue o SRE, que é o sistema regional do Estado, que a descreve como BR-146; entretanto, a sinalização, quando a concessionária vier a operar, seguirá as placas atuais.

2. Até o momento, não há informações acerca de projetos de melhorias e ampliações aprovados no DNIT, no âmbito do sistema rodoviário do Lote 10-Noroeste. Já em relação à questão do licenciamento ambiental, destacamos que é de competência da Secretaria de Meio Ambiente e o processo de licenciamento é o mesmo para obras governamentais e de concessionárias.

3. Até o momento, não há informações acerca de projetos de melhorias e ampliações aprovados no DNIT, no âmbito do sistema rodoviário do Lote 10-Noroeste.

4. Agradecemos a contribuição e esclarecemos que o PER, ao tratar dos parâmetros técnicos do sistema de reclamações e sugestões dos usuários, prevê que a concessionária deverá implantar placas da ouvidora da fiscalização ao longo da rodovia.

5. Agradecemos a contribuição e esclarecemos que, nos termos da cl. 21.9 do Contrato, os veículos oficiais não estão sujeitos ao pagamento de tarifa de pedágio no Lote Noroeste. O entendimento está corroborado no rol de veículos isentos previsto na cl. 21.6 do Contrato, em especial no item (iv).

QUESTIONAMENTO 31

Objeto:	<p>1. Solicitou a previsão em edital para: câmeras com leitor (para combate ao crime), instalação de balanças em pontos estratégicos (para fiscalização), ações de educação para o trânsito e recursos financeiros (viaturas, equipamentos) para os órgãos de segurança pública.</p> <p>2. Questionou se haverá previsão da construção de novas unidades operacionais para a PRF</p> <p>3. Perguntou se haverá uma "mesa, uma cadeira" para representantes políticos, DNIT e PRF na confecção do edital, para garantir que as obrigações da concessionária sejam claras.</p>
---------	--

Justificativa:

Resposta:
 Agradecemos a contribuição.

1 e 2. O sistema do circuito fechado de TV é a obrigação da concessionária de viabilizar o acesso remoto a qualquer momento pela fiscalização, PRF, PRE, PMMG, Defesa Civil e Corpo de Bombeiro as imagens geradas, garantindo aos usuários indicados a permissão para visualização em tempo real da operação e para obtenção dos registros de gravações, sem necessidade de comunicação ou autorização prévia da concessionária. Os novos contratos estudados trazem uma série de obrigações, sendo previstas inovações tecnológicas, como a pesagem dinâmica denominada HS-WIM, em que o veículo de carga não precisa parar, sair da rodovia para que seja feita essa pesagem, facilitando a fiscalização e a garantia do pavimento. Está prevista, também, a implantação do sistema de monitoramento por câmeras em todo o lote, nos mais de 700 km de rodovias.

Ainda, está prevista verba de segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados à promoção da segurança viária, prevenção de acidentes, educação no trânsito e comunicação.

Ademais, está previsto no PER a obrigatoriedade de a concessionária disponibilizar à PRF, PRE, PMMG, CBMMG, ARTEMIG/fiscalização, gestor e Defesa Civil, no Centro de Controle Operacional, instalações completas (incluindo mesas, cadeiras, telefone, computador etc.) que permitam a interação destes órgãos com os responsáveis pelo CCO, a observação das telas e a comunicação direta com suas UOPs ou Delegacias existentes ao longo dos trechos rodoviários da concessão.

3. Foram realizadas cinco audiências públicas, nas cidades de Pirapora (30/10), Montes Claros (31/10), João Pinheiro (14/11), Guimarães (17/11) e uma virtual (6/11), visando justamente oportunizar esse momento de contribuição por parte de toda a população envolvida e das lideranças e autoridades locais interessadas no projeto.

QUESTIONAMENTO 32

Objeto:	1. Questionou o valor máximo de R\$ 9,90, argumentando que os pedágios em Minas estão mais caros.
---------	---

Justificativa:	
----------------	--

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

O cálculo do valor da tarifa leva em consideração a projeção da demanda, além dos investimentos e serviços que precisam ser realizados ao longo da concessão. De um lado, coloca-se tudo que há de ser investido, e do outro lado, as receitas, de modo que a equação deve ser equilibrada.

QUESTIONAMENTO 33

Objeto:	1. Questionou se a autorização para a concessão com a União (ANTT/Ministério dos Transportes/DNIT) já estava resolvida e alinhada. 2. Questionou o alto gasto total com pedágios que o usuário terá, considerando outras concessões nas rotas Gerais. 3. Reforçou que o projeto de duplicação Patos-Patrocínio já está pronto pelo DNIT e questionou a questão do andamento do licenciamento ambiental.
---------	---

Justificativa:	
----------------	--

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

1. Desde o início do projeto, o Estado realizou diversas reuniões de alinhamento com o Governo Federal, inclusive com o Ministro dos Transportes. O Governo Federal tem ciência de todo o processo e autorizou a realização dos estudos necessários para estruturação do projeto de concessão do Lote 10 – Noroeste. Assim, não há qualquer etapa sendo conduzida sem o conhecimento do Governo Federal.

Ressalte-se, contudo, que a legislação aplicável à delegação da rodovia federal (BR-365) exige o cumprimento de uma série de requisitos, dentre os quais se destacam a conclusão dos estudos técnicos, a realização do período de consulta pública e a posterior apresentação de seus resultados ao Governo Federal.

2. Agradecemos a contribuição e esclarecemos que a concessão da rodovia trará inúmeros benefícios para seus usuários, como a reconstituição da sinalização, correção de curvas críticas, melhora do pavimento, de acessos e da estrutura de pontes e viadutos, disponibilização de serviços operacionais como guincho, ambulância, apreensão de animais e combate a incêndios, além da avaliação constante da necessidade de realização de obras de ampliação de capacidade, como duplicações, e de melhorias, como implantação de acessos. Tais intervenções impactam positivamente a trafegabilidade e a segurança dos usuários da rodovia.

Destacamos, ainda, que o Projeto prevê a incidência do Desconto de Usuário Frequentemente (DUF), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo (PDU), até a 30ª (trigésima) passagem no mesmo pedágio eletrônico. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem.

3. Até o momento, não há informações acerca de projetos de melhorias e ampliações aprovados no DNIT, no âmbito do sistema rodoviário do Lote 10-Noroeste. Já em relação à questão do licenciamento ambiental, destacamos que é de competência da Secretaria de Meio Ambiente e o processo de licenciamento é o mesmo para obras governamentais e de concessionárias.

QUESTIONAMENTO 34

Objeto:	<ol style="list-style-type: none">1. Começou criticando o erro de 2021 na concessão do Lote Triângulo Sul (cobrança de pedágio sem cronograma e melhorias) e afirmou que este erro "não podemos permitir agora".2. Reiterou que o projeto de duplicação Patos-Patrocínio, com recurso do Orçamento da União, foi paralisado porque o Estado de Minas Gerais não conseguiu entregar o licenciamento ambiental em 2023.3. Criticou o sistema Free Flow por ser inadequado para uma região onde muitas pessoas não têm acesso à internet, alertando para o risco de criar uma "indústria de multa".4. Solicitou que fossem apresentados cronogramas de obras completos com fases e prioridades claras, bem como indicadores objetivos que autorizem o início da cobrança.5. Criticou a falta de sensibilidade na localização dos pedágios, citando o caso de São Gonçalo do Abaeté e comunidades rurais de Patos de Minas, que dependem da cidade polo para serviços essenciais (saúde, oncológico, universitários) e teriam que pagar.
Justificativa:	

Resposta:

1. Agradecemos a contribuição e esclarecemos que, no Lote Noroeste, o início da cobrança da tarifa de pedágio está condicionado à conclusão, pela concessionária, das metas dos serviços iniciais previstas até o 12º mês (cl. 21.1, (ii) do Contrato), à exceção da cobrança no pórtico localizado na MG-408, que ocorrerá somente após a finalização de sua pavimentação.

2. Até o momento, não há informações acerca de projetos de melhorias e ampliações aprovados no DNIT, no âmbito do sistema rodoviário do Lote 10-Noroeste.

Em relação à questão do licenciamento ambiental, destacamos que é competência da Secretaria de Meio Ambiente, e o processo de licenciamento é o mesmo para obras governamentais e de concessionárias.

3. Agradecemos a contribuição e esclarecemos que, em relação aos usuários que não têm acesso à internet, serão disponibilizados pontos físicos para pagamento da tarifa de pedágio, conforme previsto na cl. 5.5 do Anexo do Contrato 14. Adicionalmente, dentre os parâmetros técnicos dos sistemas de controle de arrecadação, previsto no PER, está expressamente prevista a necessidade de oportunizar o pagamento presencial e em dinheiro pelo usuário.

4. Agradecemos a contribuição e esclarecemos que, quanto a investimentos, o Contrato é expresso em condicionar o início da cobrança de tarifa de pedágio à conclusão das metas dos serviços iniciais previstas até o 12º mês (cujos parâmetros/indicadores estão definidos no PER), e à implantação dos pedágios eletrônicos, incluindo os sistemas necessários ao funcionamento do DUF. Além disso, os demais requisitos estão arrolados objetivamente na cl. 21.1 do Contrato, quais sejam (i) contratação do verificador independente; (ii) entrega do cadastro do passivo ambiental; e (iii) início da operação do sistema de livre passagem sem qualquer cobrança de tarifa de pedágio por 30 dias.

5. A premissa para localização dos pórticos foi a sua implantação nos limites de municípios, sempre que possível, para evitar entraves no deslocamento do município para a sede de seu município.

QUESTIONAMENTO 35

Objeto:	<p>1. Confirmou que o projeto de duplicação total Patrocínio-Patos está pronto e com recurso garantido em 2023, mas a obra está parada porque a licença ambiental do Estado de Minas Gerais não saiu desde então.</p> <p>2. Afirmou ser entusiasta de concessões bem-feitas, mas não é favorável à proposta na forma como está sendo discutida, principalmente porque já existe projeto de duplicação total sem pedágio para o trecho.</p>
---------	--

Justificativa:

Resposta:

1. Até o momento, não há informações acerca de projetos de melhorias e ampliações aprovados ou em andamento, no âmbito do sistema rodoviário do Lote 10-Noroeste. Em relação à questão do licenciamento ambiental, destacamos que é de competência da Secretaria de Meio Ambiente e o processo de licenciamento é o mesmo para obras governamentais e de concessionárias.

2. Agradecemos a contribuição.

QUESTIONAMENTO 36

Objeto:	1. Sugeriu que o debate deveria ser sobre a construção de ferrovias para retirar o tráfego pesado de carretas das rodovias, pois a manutenção de estradas com esse tráfego é inviável.
---------	--

Justificativa:	
----------------	--

Resposta:

O lote se conecta ao modal ferroviário em Pirapora, o que contribui para a redução do tráfego de caminhões ao longo das rodovias e a redução de custos de manutenção das mesmas.