



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade
Subsecretaria de Transportes e Mobilidade

CONCORRÊNCIA PÚBLICA 001/2022 – SEINFRA/MG

**CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE RECUPERAÇÃO, MODERNIZAÇÃO,
MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO GOVERNADOR ISRAEL
PINHEIRO – TERGIP E DOS TERMINAIS METROPOLITANOS E ESTAÇÕES DE
TRANSFERÊNCIA – MOVE DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE - MG**

ANEXO IV DO EDITAL – PLANO DE NEGÓCIOS REFERENCIAL



SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	4
1. INTRODUÇÃO.....	5
1.1. METODOLOGIA.....	5
2. PREMISSAS DE MODELAGEM FINANCEIRA.....	6
2.1. Premissa Temporal.....	6
2.2. Premissas Macroeconômicas.....	7
2.3. Regime de Tributação.....	7
2.3.1. Impostos e contribuições.....	7
2.4. Depreciação e Amortização.....	8
2.5. Capital de Giro.....	9
3. TAXA DE DESCONTO.....	9
3.1. Estrutura de Capital.....	9
3.2. Cálculo do WACC.....	10
3.2.1. Custo de capital de terceiros.....	10
3.2.2. Custo de capital próprio.....	11
4. DADOS DE ENTRADA.....	11
4.1. Integração dos Estudos.....	12
4.1.1. Bases da integração.....	12
4.1.2. Demanda de passageiros - TERGIP.....	12
4.1.3. Receitas Tarifárias - TERGIP.....	15
4.1.4. Receitas Não Tarifárias.....	15
4.2. OPEX.....	20
4.2.1. Metodologia e organização geral.....	20
4.2.2. OPEX TERGIP.....	21
4.2.3. OPEX Terminais Metropolitanos e Estações de Transferência do MOVE.....	26
4.3. CAPEX.....	26
4.3.1. Investimentos obrigatórios no TERGIP.....	27
4.3.2. Investimentos obrigatórios nos Terminais Metropolitanos e Estações de Transferência do MOVE.....	29
4.3.3. Ressarcimento dos Custos Licitatórios e de Modelagem do Projeto.....	30
5. ANÁLISE DE RESULTADOS.....	30
5.1. Fluxo de caixa do projeto.....	30



Fluxo de Caixa do Projeto.....	30
EBITDA	30
(-) IR/CSLL (sem tax shield).....	30
(-) Outorga Fixa	30
(+/-) Capital de Giro	30
Fluxo de Caixa Operacional	30
(-) Investimentos (CAPEX)	30
Fluxo de Caixa de Investimentos	30
= Fluxo de Caixa Livre do Projeto	31
5.2. Resultados Gerais (Receita, OPEX e CAPEX).....	32
5.3. Margem EBITDA e Margem Líquida	32
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	33
ANEXO I – RELATÓRIOS FINANCEIROS	35



APRESENTAÇÃO

O Produto detalhado a seguir refere-se ao **Plano de Negócios Referencial** utilizado no Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE e seus principais resultados visando a Concessão DO TERMINAL RODOVIÁRIO GOVERNADOR ISRAEL PINHEIRO – TERGIP, DOS TERMINAIS METROPOLITANOS E ESTAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA – MOVE DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE.

Os futuros concessionários têm total liberdade para adotar premissas próprias, identificar novos negócios e propor novos serviços e facilidades aos usuários, desde que estejam em conformidade com as exigências da lei, do edital, do contrato e de seus anexos.

Este Relatório não possui nenhum tipo de caráter vinculante, não criando, portanto, nenhum tipo de obrigação ou direito para a CONCESSIONÁRIA ou para o PODER CONCEDENTE.



1. INTRODUÇÃO

Este relatório apresenta o Plano de Negócios Referencial para a futura concessão do TERMINAL RODOVIÁRIO GOVERNADOR ISRAEL PINHEIRO (TERGIP), em Belo Horizonte, e dos cinco TERMINAIS METROPOLITANOS (SÃO BENEDITO, MORRO ALTO, SARZEDO, JUSTINÓPOLIS E IBIRITÉ) e das 17 ESTAÇÕES do Sistema Move Metropolitano (RISOLETA NEVES, PORTAL STA. LUZIA, UBAJARA, ATALAI, ALVORADA, BERNARDO MONTEIRO, NOSSA SRA. COPACABANA, ESTAÇÃO UPA JUSTINÓPOLIS, ESTAÇÃO AARÃO REIS, OIAPOQUE, PQ. SÃO PEDRO, CANAÃ, BOSQUE BOA ESPERANÇA, MORRO ALTO, CID. ADMINISTRATIVA, SERRA VERDE, TREVO STA. LUZIA).

Os estudos, informações, pesquisas e demais documentos ou dados disponibilizados neste documento foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da concessão, não apresentando caráter vinculativo ou gerando qualquer responsabilidade por parte do PODER CONCEDENTE perante as licitantes ou perante a futura CONCESSIONÁRIA.

Foram feitos dois estudos de forma individualizada. A contratação do “Consórcio TERGIP”, realizada por meio do Pregão Eletrônico nº 025/2020, teve como objeto a contratação de estudos para subsidiar a estruturação do projeto de concessão do Terminal Rodoviário Governador Israel Pinheiro – TERGIP. O segundo estudo, por sua vez, decorreu do Procedimento de Manifestação de Interesse nº 03/2020 que teve como objeto disciplinar o processo de participação privada na estruturação dos estudos de modelagem operacional, econômico-financeiro, jurídica e técnica para o projeto de concessão dos Terminais de Ônibus e Estações de Transferência integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros, incluindo sua requalificação, manutenção, conservação, exploração comercial de suas estruturas e seus empreendimentos associados. Duas empresas foram autorizadas a estudar o ativo, no entanto uma delas desistiu. Diante disso, a SOCICAM foi a única empresa que desenvolveu os estudos.

Após a finalização desses estudos individuais, tendo em vista as similaridades dos ativos e o potencial ganho de eficiência, foi realizada a integração deles a fim de estruturar a concessão desses ativos em um único contrato, resultando no Modelo de Negócios aqui exposto.

Os capítulos a seguir apresentam a metodologia e premissas utilizadas; dados de entrada; análise de resultados e de sensibilidade bem como as considerações sobre o estudo. Ao final do documento, mais especificamente no Anexo I, são apresentadas informações detalhadas dos Demonstrativos de Resultado do Exercício, Demonstrativo de Fluxo de Caixa e Balanço Patrimonial.

A seção a seguir constitui o embasamento metodológico utilizado para o desenvolvimento da modelagem financeira do estudo de avaliação econômico-financeira da concessão.

1.1. METODOLOGIA

Buscou-se a construção de um modelo de simulação que permita analisar os fluxos de caixa futuros de uma eventual operação privada do sistema. Esse modelo é alimentado por uma série de premissas e dados técnicos, que, a partir, da taxa interna de retorno e do valor presente líquido do projeto, permitem avaliar a atratividade do empreendimento para um potencial investidor e operador privado. Para o projeto em tela, o principal indicador para avaliar a atratividade do projeto é a TIR. Assim, estando a TIR do projeto igual ou maior que a taxa mínima de atratividade, considera-se que há viabilidade para o projeto, do contrário, não haverá.



A modelagem foi realizada considerando uma empresa nova e dedicada (Sociedade de Propósito Específico) a operar o TERGIP, os TERMINAIS METROPOLITANOS e as 17 ESTAÇÕES do Sistema Move. Nesse sentido, adota-se para a modelagem a ótica do operador privado que estabelecerá seu modelo de negócios próprio para a operação.

Foram utilizados os dados gerais e operacionais obtidos a partir dos estudos técnicos, tanto do TERGIP quanto dos demais terminais e estações, além de uma série de análises específicas desenvolvidas com o modelo atual.

Além das premissas gerais e tributárias, os dados de entrada foram organizados em três grandes categorias: Receitas (tarifárias e não tarifárias), OPEX (custos e despesas operacionais) e CAPEX (investimentos) para formar a base do modelo, que envolve demonstrações financeiras típicas, como o Demonstrativo do Resultado do Exercício e o Demonstrativo de Fluxo de Caixa.

O modelo é estruturado em valores reais, ou seja, sem considerar a inflação no período, conforme é usual nesse tipo de análise para concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs). Com o modelo real assume-se que as principais receitas (tarifas) e custos operacionais (como pessoal) tendem a ser corrigidos anualmente pelo IPCA. Sendo assim, conforme já comentado, todos os valores apresentados ao longo do texto, tabelas e gráficos deste relatório estão em termos reais.

A data-base do modelo foi definida como sendo outubro de 2021, data de mensuração e última atualização do CAPEX a ser considerado no projeto. Demais dados, como receitas e despesas, também estão nesta mesma data-base.

2. PREMISSAS DE MODELAGEM FINANCEIRA

Este capítulo apresenta as premissas adotadas para a realização da modelagem financeira da concessão. Essas informações são resultado da análise técnica empreendida considerando principalmente dados secundários fornecidos, em sua maioria, pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade – SEINFRA e pela Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais – CODEMGE. Além de cada variável e seus valores, são apresentadas de forma simplificada as respectivas justificativas.

Para construção do modelo financeiro é necessário assumir uma série de premissas iniciais. Essas premissas foram agrupadas em categorias para facilitar a compreensão e organização.

Todas as premissas se aplicam ao cenário previamente apresentado no capítulo de metodologia.

2.1. PREMISSA TEMPORAL

Para efeitos de modelagem, assume-se uma concessão com duração de 30 anos, conforme Tabela 2-1.

Tabela 1 – Premissas Temporais

Premissa	Descrição	Valor
Prazo Total do Contrato de Concessão	Duração do contrato a partir do momento em que a iniciativa privada	30 anos



	assume a operação	
Data-base	Data de referência dos valores financeiros do modelo	Outubro de 2021

Fonte: SEINFRA.

2.2. PREMISSAS MACROECONÔMICAS

As premissas macroeconômicas utilizadas, juntamente às justificativas da adoção, estão descritas na Tabela 2-2 a seguir:

Tabela 2 – Premissas Macroeconômicas

Premissa	Fonte de Dados
IPCA e SELIC	De 2022 a 2024: Pesquisa Focus do Banco Central – novembro/2021 De 2025 a 2051: Valores considerados constantes e iguais ao de 2024.

Fonte: Dados da Pesquisa Focus do Banco Central – novembro/2021.

Os percentuais de fato utilizados para essas premissas adotadas foram os seguintes, conforme Tabela 2-3:

Tabela 3 – Premissas Macroeconômicas Quantitativas

Premissa	2022	2023	2026	2031	2036	2041	2046	2051
IPCA	4,63%	3,27%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%
SELIC	7,00%	6,50%	6,50%	6,50%	6,50%	6,50%	6,50%	6,50%

Fonte: Dados da Pesquisa Focus do Banco Central – novembro/2021.

2.3. REGIME DE TRIBUTAÇÃO

Visto que as receitas projetadas durante todo o período da concessão estão abaixo do limite de R\$ 78 milhões previsto na Lei Federal nº 12.814, de 16 de maio de 2013, o regime de tributação adotado foi o de Lucro Presumido - Cumulativo, dado que, na simulação realizada por meio do modelo econômico-financeiro, foi o que apresentou maior eficiência tributária e maior valor para o projeto.

2.3.1. Impostos e contribuições

Para a elaboração do Plano de Negócios Referencial, os impostos e contribuições incidentes direta e indiretamente, são contabilizados como parcela a ser deduzida do fluxo de caixa da concessionária, de acordo com a legislação e normas aplicáveis no Brasil. Os impostos e contribuições indiretas, tais como PIS, COFINS e ISS, possuem como base de cálculo a receita bruta auferida. Os impostos e



contribuições diretas, incluindo Imposto de Renda e Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL) incidem sobre o lucro da concessionária no período.

As alíquotas consideradas foram de 0,65% de PIS e 3,00% de COFINS. O Imposto Sobre Serviços – ISS, por sua vez, é um imposto municipal cobrado sobre receitas provenientes de prestação de serviços. De acordo com a Lei municipal n. 8.725, de 30 de dezembro de 2003, do município de Belo Horizonte, nos termos do seu art. 14, parágrafo IV, a alíquota do ISS utilizada é de 5%.

O lucro decorrente da concessão estará sujeito à incidência de Imposto de Renda de Pessoas Jurídicas – IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL. Como já mencionado, optou-se pelo Lucro Presumido (Receitas – Despesas). As alíquotas dos tributos para cálculo do IRPJ e da CSLL nessa modalidade são: 15% para lucro de até R\$20.000,00 mensais e 25% nos casos em que o lucro for superior a esse valor no mesmo período. Já a CSLL é taxada em 9% em relação a qualquer lucro apurado durante o período. A Tabela 2-4 ilustra os Impostos sobre a Receita:

Tabela 4 – Impostos sobre a Receita

Imposto	Alíquota	Incidência
PIS	0,65%	Total da Receita Bruta
COFINS	3,00%	Total da Receita Bruta
ISS	5,00%	Total da Receita Tarifária Bruta

Fonte: SEINFRA, 2021.

No que se refere ao ICMS, cabe ressaltar que **os fornecedores** da concessão podem ter a incidência desse tributo, assim como outros, mas nesse caso os valores não são apresentados nos resultados financeiros do concessionário, foco do presente modelo de avaliação. Os preços dos bens e serviços fornecidos já são considerados com todos os tributos associados aos mesmos, como por exemplo a tarifa de energia elétrica, sobre a qual foi considerada a incidência do ICMS.

2.4. DEPRECIAÇÃO E AMORTIZAÇÃO

Como referência de embasamento utilizou-se os conceitos estabelecidos no ICPC01- IFRIC 12, sendo adotada a amortização dos investimentos a serem realizados ao longo do projeto, caracterizados como intangíveis, considerando como metodologia uma taxa de amortização proporcional aos valores anuais de receita projetada, de modo a estes investimentos estarem 100% amortizados ao final do período da concessão. Assim, para cada investimento realizado, será utilizada uma amortização baseada na proporção de receita a partir do ano de entrada de cada investimento alocado (para cada CAPEX anual), até o final do período, considerando a receita projetada a partir da entrada de cada investimento até o final dos 30 anos da concessão.

Foi considerada também a premissa de que os ativos operacionais atuais remanescentes estarão completamente depreciados contabilmente, de modo que não se refletem em suas demonstrações contábeis.



2.5. CAPITAL DE GIRO

Capital de giro é um saldo de recurso necessário ao custeio dos ciclos operacionais e financeiros do projeto. Essa necessidade surge uma vez que pode haver um descompasso entre o prazo de recebimento das vendas a prazo e o pagamento das obrigações da empresa e manutenção do estoque. Dado a natureza de operação dos ativos, não é comum que se trabalhe com vendas a prazo, por este motivo, adota-se um capital de giro de contas a pagar, contas a receber e impostos a pagar de 20 dias. Esses valores estão alinhados com outros estudos de concessão de terminal rodoviário que serviram de referência, como o da Estação Rodoviária de Porto Alegre (Edital nº 0066/2021).

Cabe ressaltar que o modelo analítico, no âmbito desse estudo, está estabelecido com uma base anual, dado seu principal foco de observar a concessão como um todo (30 anos). Naturalmente, um futuro concessionário terá, também, uma visão financeira mais detalhada sobre o gerenciamento da necessidade de capital mensal ou mesmo diário.

3. TAXA DE DESCONTO

A Taxa Interna de Retorno - TIR corresponde à taxa de desconto que iguala o Valor Presente Líquido (VPL) de uma oportunidade de investimento a zero (Gitman, 2006). Desta forma, trata-se da taxa que iguala o valor presente das entradas e saídas de caixa.

Calcula-se a TIR do projeto descontando-se o fluxo de caixa livre do projeto após os investimentos e antes dos custos financeiros (remuneração de capital de terceiros). A fórmula da TIR é descrita pela equação (1):

$$TIR \rightarrow \sum_{t=1}^n \frac{FC_t}{(1+TIR)^n} = 0 \quad (1)$$

Em que, FC_t é o fluxo de caixa no período t , TIR é a taxa interna de retorno que faz com que o fluxo de caixa seja zero, n é o período.

De posse da TIR do projeto, faz-se a comparação com o custo de capital do projeto (WACC) a fim de se verificar a viabilidade ou não do projeto de concessão. Destarte, um projeto de concessão deve ser aceito se o custo do capital for igual a TIR.

3.1. ESTRUTURA DE CAPITAL

Foi considerada a possibilidade de o concessionário financiar uma proporção dos investimentos mediante captação de passivos onerosos. Desta forma, a estrutura de capital utilizada neste estudo de modelagem considerou a participação de capital de terceiros de 62% e 38% de participação do capital próprio. Chegou-se a essa configuração da estrutura de capital por meio de um *Benchmarking* com as principais concessões de terminais rodoviários no Brasil, conforme se verá abaixo. Obteve-se uma amostra de 7 concessões, resalta-se que 1 delas é referente ao sistema de transporte coletivo público de passageiros de São Paulo. Dessas concessões, foi possível identificar a estrutura de capital de apenas 4, conforme **Tabela 3-1**.



Tabela 5 – Estrutura de capital de concessões de transporte rodoviário

Concessões	Capital Próprio	Capital de Terceiros
<i>Terminal Rodoviário de Cuiabá</i>	-	-
<i>Terminal Rodoviário do Plano Piloto</i>	24%	76%
<i>Terminal Rodoviário de Taubaté</i>	-	-
<i>Terminal Rodoviário de Porto Alegre</i>	50%	50%
<i>Terminal Rodoviário de Salvador</i>	40%	60%
<i>Terminal Rodoviário de Moreira César</i>	-	-
<i>Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São</i>	38%	62%
Média	38%	62%

Fonte: Consórcio TERGIP, 2021.

A partir dos valores informados na **Tabela 3-1**, adotou-se como estrutura de capital do projeto, a média aritmética dos mesmos. Ademais, sabe-se que as estruturas de capital de empresas no setor de transportes, em sua maioria, apresentam distribuição semelhante entre capital próprio e capital de terceiros, corroborando a média acima apresentada.

3.2. CÁLCULO DO WACC

Desta forma, com base na metodologia e nos parâmetros utilizados, obteve-se o valor de 10,63% a.a. para o custo médio ponderado de capital (WACC), calculado a partir da fórmula abaixo e explicitada nas seções seguintes:

$$WACC = \left(\frac{E}{D + E} * Ke \right) + \left(\frac{D}{D + E} * Kd \right)$$

3.2.1. CUSTO DE CAPITAL DE TERCEIROS

O financiamento das empresas proposto é realizado via debêntures. Desta feita, a rentabilidade delas é utilizada como referência para o custo da dívida. Determinou-se a rentabilidade por meio de uma amostra com debêntures disponíveis no mercado secundário, cujos emissores foram 20 empresas nacionais dos setores de infraestrutura logística. Por essa lógica, o valor do Custo Nominal da Dívida Líquido, calculado em 4,82% (K_{dr}), foi obtido através do cálculo da mediana dos retornos diários médios até o vencimento da amostra, aferidos entre os meses de junho de 2019 e dezembro de 2020.



O custo nominal de debêntures aferido em 7,30% foi aqui considerado a melhor *proxy* para mensuração do capital de terceiros. Além do mais, a inflação considerada foi a média do IPCA (Projeção Focus - Banco Central) de 2021 a 2025 e posteriormente aplicado o benefício da dívida, perfazendo o custo da dívida real líquido do imposto de renda de 1,66%.

3.2.2. CUSTO DE CAPITAL PRÓPRIO

O Custo de Capital Próprio Real (K_e) de 25,26% foi calculado utilizando o modelo *Capital Asset Price Model* (CAPM) e a fórmula a seguir:

$$K_e = R_f + (\beta * (R_m - R_f)) + R_p$$

Na qual R_f é a taxa livre de risco, β é o coeficiente de risco não diversificável, R_m é a taxa de risco do mercado, e R_p é o prêmio de risco Brasil.

Para o cálculo do custo de capital próprio, foram adotadas premissas macroeconômicas fundamentadas. O beta desalavancado foi extraído do banco de informações financeiras do professor e autor Aswath Damodaran (pages.stern.nyu.edu) de janeiro de 2021 (e logo, referente ao ano de 2020); para a taxa de retorno de mercado foi adotada a média do índice S&P500 de 2011 a 2020 (R_m – 14,34%); e, por fim, foi adotado como taxa livre de risco a média do índice de “T-bons 10 years” (R_f - 2,17%) também para o mesmo período de 2011 a 2020. Adicionalmente, considerou-se a inflação norte-americana (CPI), do período apresentado acima.

Desta forma, o resultado do custo médio ponderado de capital (WACC) calculado a partir da estrutura de capital apresentada e dos custos de capital próprio e o custo de capital de terceiros, conforme expostos acima é:

Tabela 6 - WACC

% Capital Próprio	38,00%
% Capital Terceiros	62,00%
K_e (Real)	25,55%
K_d (Real)	1,66%
WACC	10,63%

Fonte: Elaboração Própria.

4. DADOS DE ENTRADA

Os dados de entrada do modelo foram divididos em 3 categorias: OPEX, CAPEX, e Demanda e Receita. Foram utilizadas principalmente fontes secundárias e análises técnicas dos estudos individualizados realizados, conforme apresentado na introdução.



4.1. INTEGRAÇÃO DOS ESTUDOS

Esse tópico é dedicado a elucidar a forma como, a partir dos estudos individualizados desenvolvidos, fora realizada a posterior integração, resultando neste Plano de Negócios Referencial.

4.1.1. Bases da integração

Para a realização da integração dos estudos do TERGIP e dos TERMINAIS METROPOLITANOS e ESTAÇÕES do MOVE, utilizou-se como base a planilha de modelagem econômico-financeira e as premissas desenvolvidas no estudo do TERGIP e, posteriormente, sua complementação com os dados de CAPEX, OPEX (e a consequente eficientização proveniente da operação conjunta dos projetos) e Receita dos Terminais Metropolitanos e Estações do MOVE.

O modelo dispõe, basicamente, de dois tipos de receitas, as tarifárias e as não tarifárias. Existe uma cobrança de taxa de embarque de cada passageiro que utiliza o TERGIP e, por isso, este tem uma receita tarifária baseada na sua demanda de passageiros.

Os TERMINAIS METROPOLITANOS E ESTAÇÕES do MOVE, por sua vez, não fazem essa cobrança e, por isso, seu modelo contabiliza somente receitas não tarifárias, também presente no TERGIP.

4.1.2. Demanda de passageiros - TERGIP

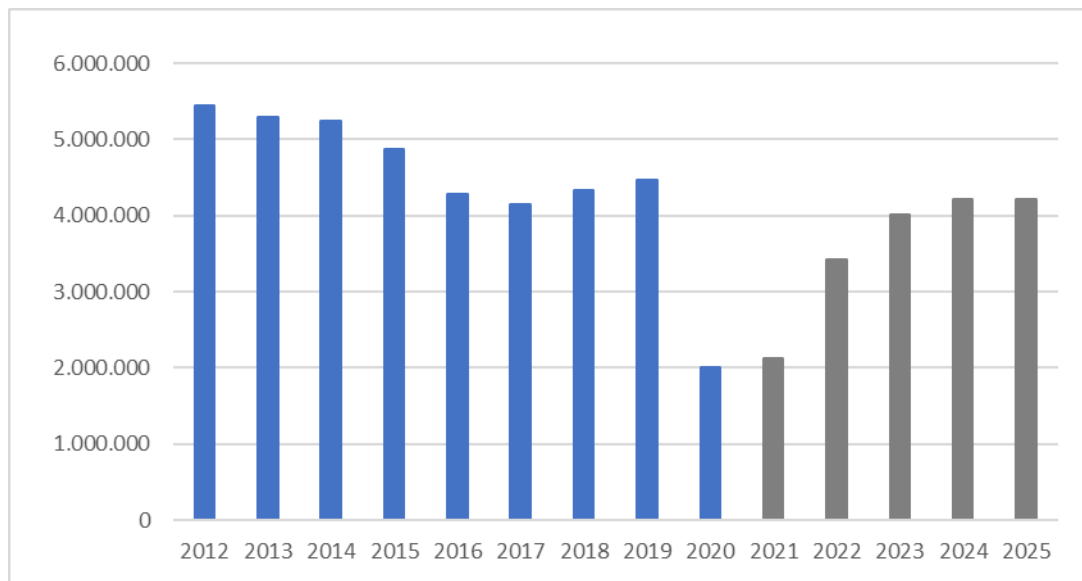
4.1.2.1. Demanda histórica no TERGIP

O TERGIP movimentou em média, entre os anos de 2012 e 2020, cerca de 8,566 milhões de passageiros, dos quais, 4,452 milhões representam embarques (52,0%). Ao longo do ano, os meses de janeiro e dezembro são os que apresentam as maiores movimentações mensais, registrando um aumento médio entre 24,8% e 28,7%, respectivamente (médias mensais de 2012 a 2020).

A pandemia reduziu em cerca de 53,7% a demanda de passageiros que circulam pelo terminal, resultando em uma movimentação de 3,991 milhões de passageiros em 2020. Com o avanço nas medidas de vacinação da população e na retomada do “novo normal” os números de movimentação registrados no segundo trimestre de 2021 apontam para significativo aumento de passageiros. No entanto, e seguindo o ritmo do desempenho macroeconômico do país, o crescimento deve ser em degraus, sendo que muito provavelmente a movimentação de passageiros no terminal se estabilize abaixo da média histórica pré-pandemia.

O gráfico 1 abaixo apresenta a movimentação histórica de embarques do ano 2012 até 2020, e para os anos de 2021 até 2025 são apresentadas as projeções, com crescimento nos próximos anos em degraus. Além disso, a partir de 2025, a movimentação deve se estabilizar abaixo da média pré-pandemia, isto é, por volta de 4,0 milhões de embarques/ano.

Gráfico 1 – Embarques Histórico e Projetado – 2012 até 2025



A projeção de demanda para os anos futuros prevê uma leve redução, com tendência à estabilidade no número de passageiros ao longo dos anos. Para o primeiro ano de concessão são estimados 3,4 milhões de embarques. Ao final dos 30 anos, a demanda projetada é de 4,2 milhões de passageiros/ano.

Com o objetivo de realizar a análise econômica e financeira do projeto e testar sua viabilidade, foram construídos 2 cenários de simulação, o cenário base, aqui chamado de cenário referencial e um cenário transformador, ambos construídos a partir dos dados históricos disponibilizados pela CODEMGE, dados de mobilidade nacional como índice ABCR e o PNL, conforme mencionado mais adiante.

4.1.2.2. Demanda projetada TERGIP

Conforme apresentado no APÊNDICE I – PROJEÇÃO DE DEMANDA DO TERGIP, o número de embarques por ano para o primeiro ano de concessão (2022) será 70% do registrado no ano de 2019 (pré-pandemia), ou seja, 3,4 milhões de passageiros. É importante ressaltar que no ano 2019 a movimentação de embarques foi de 4,4 milhões de passageiros/ano, seguido de 2,0 milhões/ano em 2020. Este movimento está em linha com a restrição de mobilidade estabelecida na pandemia, refletindo também no Produto Interno Bruto. No entanto, sabe-se que este ano e nos próximos vislumbra-se um crescimento econômico mais acentuado, característico de recuperação econômica, o que certamente irá reativar a movimentação de passageiros em terminais rodoviários no país.

Conforme dados realizados de janeiro até outubro de 2021, foram registrados 1,8 milhões de embarques, apontando assim um crescimento, que deve superar 2020.

Ademais, o APÊNDICE I – PROJEÇÃO DE DEMANDA DO TERGIP envolveu o levantamento de informações e dados em base primária e secundária referentes à movimentação de passageiros e ônibus no TERGIP.

A metodologia de cálculo da demanda, teve como base modelos de projeção de demanda para o transporte interurbano de pessoas que foram utilizados no Plano Nacional de Logística – PNL, com



dados recentemente publicados em Consulta Pública (Brasil, 2021), desenvolvidos pelo Ministério da Infraestrutura - MINFRA e a Empresa de Planejamento e Logística – EPL.

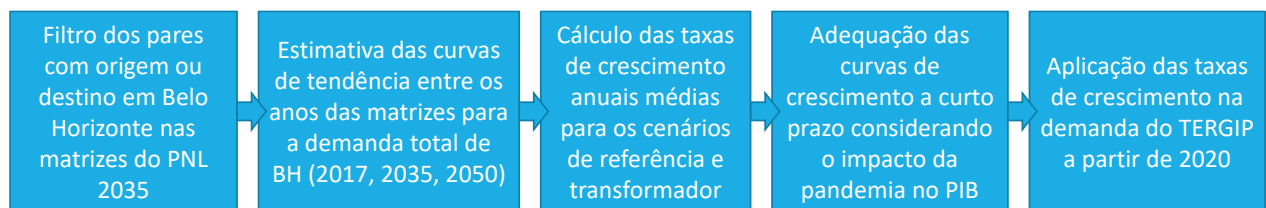
No caso específico das projeções de demanda para o TERGIP, foram adotados os cenários aderentes às projeções de demanda utilizadas no PNL 2035, que apresentam também matrizes Origem/Destino projetadas para o ano de 2050.

O método consiste em filtrar das matrizes O/D projetadas no PNL 2035 somente os pares “a partir de” e “para” Belo Horizonte, especificamente para o modo de transporte rodoviário por ônibus, e aplicar as mesmas taxas de crescimento encontradas para o total de Origens e Destinos observado no TERGIP.

Os cenários considerados foram o de referência e o transformador, que refletem as diferentes perspectivas de desenvolvimento macroeconômico publicadas Decreto Federal nº 10.531, de 26 de outubro de 2020, o que resulta em projeções diferentes para o transporte interurbano de pessoas, já considerando impactos da pandemia de COVID-19 em longo prazo.

A partir das matrizes de transporte interurbano de pessoas utilizadas no PNL 2035, aplicou-se a metodologia exposta na Figura 4-1 para a estimativa de demanda para o TERGIP.

Figura 1 – Abordagem realizada na metodologia



Fonte: Consórcio TERGIP – Belo Horizonte.

Para completar o comportamento natural da curva, foram calculadas as taxas de crescimento médias entre os períodos das matrizes obtidas. Por fim, foi analisado o comportamento da demanda total “a partir de” e “para” Belo Horizonte, para todos os modos de transporte e exclusivamente para ônibus rodoviários para os cenários de referência (Ref) e transformador (Transf).

O cenário de referência não considera avanços na adoção de reformas microeconômicas com grandes impactos sobre a produtividade, apenas com melhorias marginais, e é caracterizado por incremento de investimentos massivos em infraestrutura de transportes. Já o cenário transformador, considera tais reformas microeconômicas, o que caracterizaria uma continuidade da agenda de ajuste fiscal de longo prazo, e o incremento das matrizes de origem e destino, às quais indicam um aumento no número de veículos de carga e de transporte de pessoas.

Partindo dos números do ano de 2020 e aplicando as taxas projetadas para os próximos anos, foi possível estimar a demanda de passageiros do TERGIP conforme tabela 4-1.

Tabela 7 – Projeção de demanda do TERGIP (resumida)

Ano de Concessão	Cenários		0	1	2	3	4
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Cenário Referência			2.131.830	3.415.503	4.018.330	4.220.666	4.220.529
Referência	4.462.676	2.005.314	2.131.830	3.415.503	4.018.330	4.220.666	4.220.529
Transformador	4.462.676	2.005.314	2.131.830	3.837.294	4.462.676	4.462.532	4.462.388



Ano de Concessão	26	27	28	29	30
Cenários	2047	2048	2049	2050	2051
Cenário Referência	4.217.535	4.217.399	4.217.263	4.217.127	4.216.991
Referência	4.217.535	4.217.399	4.217.263	4.217.127	4.216.991
Transformador	4.459.223	4.459.079	4.458.935	4.458.791	4.458.647

Fonte: Consórcio TERGIP – Belo Horizonte.

Assim, a partir do Estudo I, o cenário-base aqui simulado leva em consideração a projeção de demanda referencial. O cenário 2, por sua vez, considera a projeção de demanda transformadora.

4.1.3. Receitas Tarifárias - TERGIP

Nos termos do Decreto Estadual nº 44.603 de 22/08/2007, a tarifa de embarque do TERGIP consiste no valor cobrado pela utilização da infraestrutura disponibilizada aos passageiros no TERGIP, sendo cobrada em todas as passagens cujo embarque será realizada neste terminal.

Para o cálculo dessas receitas, partiu-se do cenário de referência de demanda de passageiros total do TERGIP, que foi multiplicado pela tarifa de embarque que é cobrada de cada passageiro, resultando nos valores apresentados na tabela 4.2.

Tabela 8 – Dados de receitas tarifárias

Tarifa de Embarque	Receita total - Tarifa de Embarque de Passagens Intermunicipal	Receita total - Tarifa de Embarque de Passagens Interestadual	Receita Tarifária Total ao longo dos 30 anos de concessão
R\$ 6,05	R\$ 467.181.177,71	R\$ 292.463.013,69	R\$ 759.644.191,39

Fonte: SEINFRA.

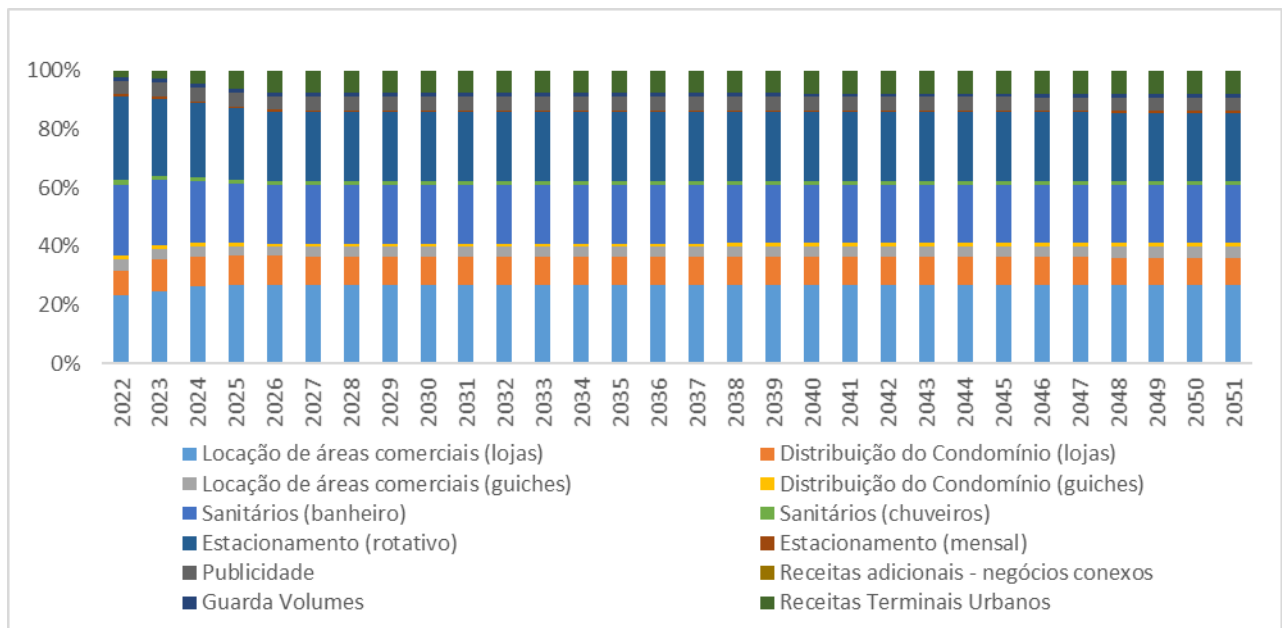
O valor da tarifa de embarque atualmente cobrada no TERGIP é de R\$ 5,70 e teve seu último reajuste em março de 2020, após este período a tarifa se manteve congelada, não havendo atualização de seu valor. Para a construção deste modelo, e a partir das estimativas de CAPEX, OPEX, demanda projetada e demais dados de entrada, a tarifa de embarque resultante foi de R\$ 6,05. Logo, a receita tarifária total ao longo dos 30 anos de concessão, está estimada em cerca de R\$ 759.644.191,39.

4.1.4. Receitas Não Tarifárias

Para as receitas provenientes dos serviços conexos disponíveis são consideradas Receitas Não Tarifárias. Estas são formas diversas de receitas complementares e que devem ser contabilizadas separadamente.

A receita não tarifária total estimada ao longo dos 30 anos de concessão é de cerca de R\$ 498.368.113,98, com a data-base de outubro de 2021. Abaixo no gráfico 2 são apresentadas as receitas não tarifárias para o TERGIP, entre o ano de 2022 e 2051.

Gráfico 2 - Receitas Não Tarifárias para o TERGIP (ano 2022 ao 2051)



Quanto as receitas não tarifárias provenientes dos Terminais Metropolitanos e Estações de Transferências, optou-se por apresentar somente seus valores gerais, visto que possuem pouca expressividade quanto ao total de receitas do projeto.

4.1.4.1. Locação de Áreas Comerciais do TERGIP

O TERGIP apresenta atualmente uma área de 3.250 m², segundo estimativa obtida a partir das plantas das áreas comerciais, fornecidas pela CODEMGE, destinado à locação de lojas comerciais de vários ramos de atividade, como lanchonetes, restaurantes, banca de jornais e revistas, farmácias, dentre outros.

A Concessionária poderá explorar comercialmente esses espaços, como por exemplo por meio da cobrança de aluguel dessas áreas. O valor inicial (R\$/m²) para a cobrança de aluguel foi calculado pela média ponderada dos valores praticados nos anos de 2019 e 2020, no valor de R\$118,00, conforme informações da CODEMGE. Além disso, a Concessionária deverá reservar vagas destinadas ao Poder Concedente, Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e ao Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais – DER/MG. Ressalta-se que a área de 3.250 m² passível de locação não considera as áreas reservadas.

Para fins de modelagem econômico-financeira foram considerados os valores constantes, dado que o modelo é real.

A receita não tarifária proveniente do aluguel de espaços comerciais projetada é de R\$132.090.641,82, ao longo dos 30 anos de concessão.

4.1.4.2. Locação de Áreas para Guichês no TERGIP

De forma semelhante, o TERGIP deve reservar espaços para a locação destinados aos guichês das lojas de comercialização de passagens para as empresas de transporte de passageiros. Entretanto, é importante ressaltar que essas áreas serão destinadas exclusivamente ao serviço de comercialização de passagens. Segundo estimativa obtida a partir das plantas das áreas comerciais, fornecidas pela CODEMGE, atualmente são destinados 380 m² para os guichês de comercialização de passagens.



O valor inicial (R\$/m²) para a cobrança de aluguel será o mesmo que é atualmente praticado no TERGIP, e conforme informações da CODEMGE, este valor está em R\$ 112,50. De acordo com a Lei do Inquilinato, de nº 8.245/91, artigos 18 e 19, o reajuste dos valores de locação ocorrerá anualmente. O índice de revisão aplicado é o IGP-M, uma vez que, segundo a FGV-IBRE, ele é utilizado amplamente na fórmula paramétrica de reajuste contratos de aluguéis. Para fins de modelagem econômico-financeira foram considerados os valores constantes, dado que o modelo é real.

A receita não tarifária proveniente do aluguel de espaços para guichês de venda de passagens projetada é de R\$17.655.088,80, ao longo dos 30 anos de concessão.

4.1.4.3. Condomínio de Espaços Comerciais e Guichês de Venda de Passagens do TERGIP

O Concessionário poderá cobrar um valor de cota condominial dos inquilinos dos espaços locados para lojas comerciais e guichês de venda de passagens. O valor inicial (R\$/m²) para a cobrança da taxa condominial considerado foi o mesmo que é atualmente praticado no TERGIP, de R\$41,50, conforme informações da CODEMGE.

A receita não tarifária total proveniente do pagamento da taxa condominial dos espaços comerciais e dos guichês de comercialização de passagens projetada é de R\$53.751.307,08, ao longo dos 30 anos de concessão.

4.1.4.4. Banheiros e Chuveiros do TERGIP

A concessionária será a responsável pela operação, organização, manutenção, exploração e gestão completa dos banheiros do terminal para utilização pública, ou poderá, caso entenda mais eficiente terceirizar essa fonte de receita. Para fins de mensuração no modelo econômico-financeiro partiu-se dos valores atualmente praticados no TERGIP de R\$1,50 para uso dos sanitários e de R\$8,50 para uso do box de banho¹. No entanto, e como já foi exposto, estando os valores defasados, optou-se por atualizar o valor do sanitário para R\$ 2,00, de forma a refletir os custos praticados em outros terminais no país como Terminal do Rio de Janeiro. O valor do banho, por sua vez, foi mantido igual por já refletir valores praticados em outros terminais.

Conforme apresentado no Estudo de Projeção de Demanda, o número de usuários para o primeiro ano de concessão (2022) será de 1.679.713 nos sanitários e 27.044 nos boxes de banho. Para os anos seguintes, manteve-se a demanda constante buscando um cenário conservador para a utilização destes recursos, visto que a retomada da demanda de embarques no pós-pandemia se estabilizará, no longo prazo, conforme apontado anteriormente.

A receita não tarifária total proveniente do uso dos sanitários é de R\$107.273.425,09, ao longo dos 30 anos de concessão, sendo R\$100.782.804,00 do uso dos banheiros e de R\$6.490.621,09 chuveiros.

São concedidas gratuidades, em média, a 1.458 usuários dos sanitários. Dentre eles, 792 mil são idosos e têm o acesso garantido conforme definido na legislação vigente, enquanto outros 666 mil são passageiros com embarque no TERGIP e que apresentaram passagens válidas. Ressaltamos que, para este último grupo, as gratuidades foram concedidas pela CODEMGE após Processo Administrativo nº 0024.17.016057-6, movido pelo Ministério Público do Estado de Minas Gerais.

¹ Valor definido no 5º Termo Aditivo do Contrato nº 4778 para exploração comercial dos banheiros do TERGIP.



4.1.4.5. Estacionamento Público do TERGIP

A Concessionária será responsável pela operação, organização, exploração e gestão completa das áreas destinadas ao estacionamento de veículos do Terminal.

Atualmente o estacionamento do TERGIP possui 307 vagas, sendo 212 descobertas (nível do 2º pavimento) e 95 cobertas (1º pavimento), com operação de 24 horas e com cobrança por faixa de tempo de uso ou diária ou mensalista.

A Concessionária deverá reservar vagas destinadas ao Poder Concedente, Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e ao Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais – DER/MG. Essas vagas estão atualmente localizadas em áreas laterais do 2º pavimento, são demarcadas e disponibilizadas gratuitamente. Pontualmente, é importante salientar que essas vagas não fazem parte das áreas destinadas ao estacionamento público.

Conforme dados de demanda e receita da CODEMGE sobre o estacionamento, entre os anos de 2017 e outubro de 2021, estimou-se que o Terminal Rodoviário do TERGIP receberá 494.105 usuários por ano em seu estacionamento rotativo. Já para o estacionamento mensalista, manteve-se 33 usuários (ou 395 por ano), quantidade essa já registrada atualmente. Para as projeções dos anos seguintes, optou-se por um cenário conservador, isto é, sem crescimento de utilização tanto dos estacionamentos rotativos, quanto dos mensalistas.

Considerando os quantitativos de usuários no ano, a tarifa média das vagas rotativas ficou em R\$8,00 e do mensalista em R\$300,00/mês. Para efeito de cálculo, foi considerado um veículo padrão.

Diante disso, é possível projetar a receita não tarifária proveniente do uso do estacionamento em R\$122.140.316,12, ao longo dos 30 anos de concessão, sendo R\$118.585.316,12 de uso rotativo e de R\$3.555.000,00 de mensalistas.

4.1.4.6. Locação de Espaços de Publicidade no TERGIP

A Concessionária poderá definir locais para exploração de publicidade a ser aprovado previamente pelo Poder Concedente, desde que respeitada a legislação pertinente.

A exploração de propaganda comercial no recinto do Terminal é de exclusividade da Concessionária, que poderá delegar sua execução a terceiros, obedecidas as formalidades legais. É expressamente proibida a afixação de cartazes, impressos, mercadorias ou quaisquer objetos nas paredes externas das lojas, balcões ou vitrines, sem prévia autorização da Concessionária.

O Terminal deverá dispor de um local próprio para afixação de painéis e/ou cartazes de exposição temporária, de promoção de eventos patrocinados por órgãos públicos, bem como de caráter técnico, cultural, turístico, filantrópico, de saúde ou oficial, sendo que este serviço deve ser gratuito.

Para a estimativa de receita anual com a exploração de locais para publicidade no TERGIP, foi considerado o percentual de 3% da receita tarifária. Conforme benchmark com outros Terminais já expostos acima, e baseando-se nas receitas de publicidade de outros ativos de mobilidade urbana, como metrô de Belo Horizonte, optou-se pelo percentual acima, perfazendo um montante médio de R\$ 760,0 mil/ano. É válido ressaltar que o percentual considerado é visto como conservador, uma vez que as receitas de publicidade de terminais bem menores como Cuiabá estão na casa de R\$ 2,0 milhões/ano, já o metrô estima 6% de receita tarifária. Desta forma, o montante total de receita proveniente de publicidade soma R\$ 22.789.325,74 ao longo dos 30 anos da concessão.



4.1.4.7. Serviço de Guarda Volume no TERGIP

Os serviços de guarda-volumes serão de inteira responsabilidade da Concessionária, que poderá delegá-lo a terceiros mediante permissão de uso. Em qualquer situação, o horário de funcionamento e a sistemática de operação deverá corresponder ao funcionamento do Terminal e será definido pela Concessionária.

Para efeito de cálculo de estimativa de receita, foram utilizadas referências de benchmarking de outros projetos de concessão de terminais rodoviários². Considerou-se um percentual de utilização 0,05% do total de passageiros que embarcam, com pagamento de R\$10,00 (valor médio de Terminais como Tietê e Barra Funda). Assim, a receita total estimada com a exploração do serviço de guarda volumes será de R\$6.278.051,17 ao longo dos 30 anos de concessão.

4.1.4.8. Demais Receitas não tarifárias

Além das receitas não tarifárias do TERGIP, foram também estimadas receitas com locação de espaços, publicidade e a partir da cobrança de utilização dos sanitários das Estações de Transferência e Terminais Metropolitanos.

Porém, em virtude de sua baixa representatividade em relação às receitas do TERGIP, optamos por não as detalhar aqui, mas as suas possibilidades de exploração e disponibilidade podem ser encontradas nos outros documentos anexos ao Edital e Contrato. O gráfico 4-1 ilustra o percentual de representatividade das receitas dos Terminais Urbanos frente ao total de receitas do empreendimento:

Gráfico 2 - Percentual de representatividade das receitas dos Terminais Urbanos frente ao total de receitas do projeto



Fonte: SEINFRA.



² Sites: <https://www.rodoviariariodejaneiro.com.br/guarda-volumes/> e <https://www.rodoviariadabarrafunda.com/>

4.2. OPEX

4.2.1. Metodologia e organização geral

Ao longo desta seção serão apresentados os custos de operação (OPEX – Operational Expenditure) do projeto. Os custos operacionais totais do projeto, ao longo dos 30 anos de concessão, somam R\$ 794.015.390,49, com a data-base de outubro de 2021. Essas estimativas partem da proposição do novo modelo de gestão do terminal, considerando a operação, manutenção, conservação e exploração dos serviços conexos, de forma a ofertar à população um serviço de qualidade, com a definição de critérios e parâmetros mínimos de desempenho que permitam assegurar a manutenção de padrões adequados de serviço por parte da futura concessionária.

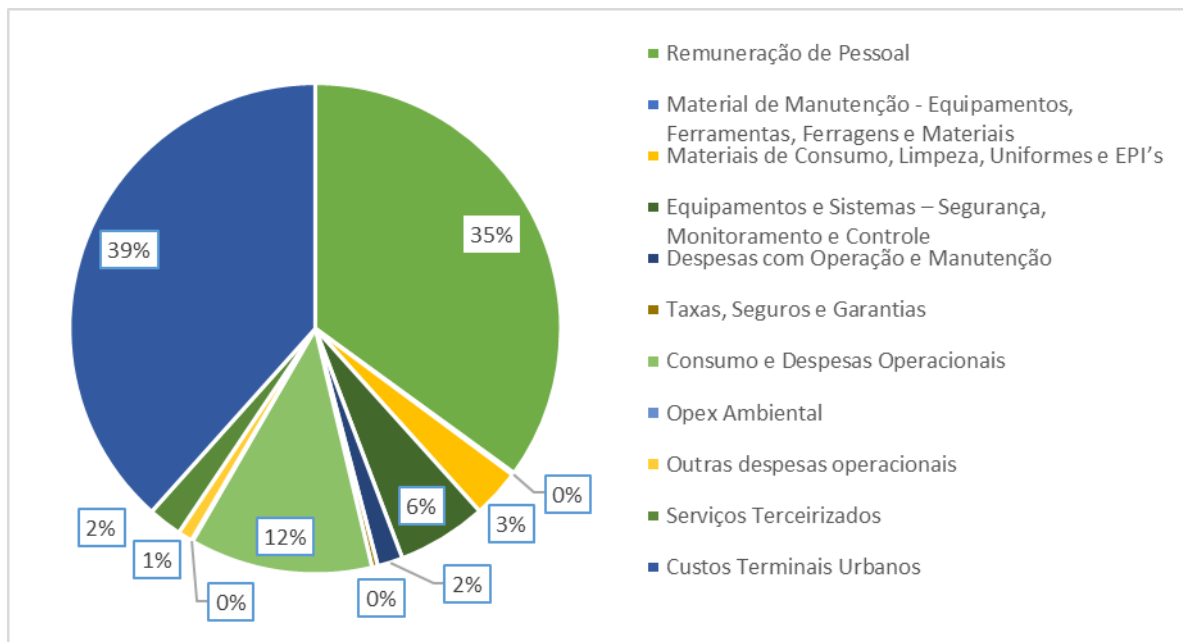
Foi considerado como modelo de negócio a operação privada considerando uma SPE nova e dedicada a operar o sistema, realizando o plano de investimentos previsto e associado ao CAPEX que será apresentado a seguir, e a operação dos terminais metropolitanos e estações em conjunto. Também foi considerada a utilização de pessoal próprio para execução da maioria das atividades da empresa, em especial todas aquelas consideradas essenciais para o negócio. Alguns contratos de fornecedores de serviços complementam as necessidades da operação privada.

A construção do OPEX foi organizada nas seguintes categorias:

- Pessoal;
- Manutenção;
- Consumo, limpeza e uniformes;
- Segurança, monitoramento e controle;
- Outras despesas de operação e manutenção predial;
- Taxas, seguros e garantias;
- Contas de consumo;
- Ambiental;
- Pessoal exclusivo e operação dos terminais e estações metropolitanas;
- Serviços terceirizados.

Antecipando os números macro por categoria, que depois serão detalhados, o Gráfico 4-2 apresenta as categorias com as suas representatividades estimadas para a concessão (soma simples):

Gráfico 3 – Representatividade das categorias do OPEX



Fonte: SEINFRA, 2021.

Adiante, objetivando organizar o documento, serão apresentados os custos referentes ao Tergip e em seguida os custos dos Terminais e Estações de Transferência do MOVE.

4.2.2. OPEX TERGIP

O APÊNDICE III – ESTUDO OPERACIONAL DO TERGIP apresentou a metodologia e os resultados das estimativas de dimensionamento de equipes, de consumo e valor de insumos, equipamentos, de manutenção, dentre outras despesas diretas e indiretas, de forma a projetar os custos de operação (OPEX – Operational Expenditure) para o Tergip.

A seguir serão apresentadas as categorias com o racional de cálculo para cada uma delas, iniciando pela categoria de Pessoal, que é uma das mais relevantes para operação do projeto.

4.2.2.1. Pessoal

O APÊNDICE III – ESTUDO OPERACIONAL DO TERGIP detalha os critérios e metodologia para o dimensionamento da equipe necessária a ser empenhada no Tergip.

A base salarial foi estimada a partir dos salários vigentes pagos aos funcionários terceirizados na atual administração do Tergip. Os adicionais (insalubridade, periculosidade e trabalho noturno) e benefícios (vale transporte e vale refeição) foram projetados a partir da legislação atual e de valores médios estimados, respectivamente. Todo o detalhamento está apresentado no APÊNDICE III - ESTUDO OPERACIONAL DO TERGIP.

Assim, o custo total anual com a remuneração de pessoal foi estimado em R\$ 9.267.076,0, o que resulta no valor total ao longo dos 30 anos de concessão de R\$ 278.012.280,09.



4.2.2.2. Material de Manutenção Básica

Os quantitativos e os valores estimados de custos com os materiais necessários para as manutenções básicas (equipamentos, ferramentas, ferragens e materiais) foram baseados no contrato e últimos termos aditivos com as empresas prestadoras de serviço e segundo as avaliações de consumo médio anual.

Por serem itens que possuem diferentes prazos de vida útil, foi considerado para efeito dessa avaliação uma vida útil igual a 3 (três) anos para todos. Assim, o custo total a ser despendido a cada triênio foi estimado em R\$ 115.122,92, o que resulta no valor total de R\$ 1.151.229,16 ao longo dos 30 anos de concessão. A Tabela 4-4 apresenta os custos.

Tabela 9 – Estimativas de Despesas Operacionais com Materiais de Manutenção Básica para o TERGIP

Descrição do Item	Valor Anual (R\$)	Valor Total (R\$)
Material de Manutenção	115.122,92	1.151.229,16
<i>Ferramentas/Ferragens/Materiais</i>	<i>49.753,85</i>	<i>497.538,45</i>
<i>Equipamentos</i>	<i>65.369,07</i>	<i>653.690,71</i>

Fonte: Consórcio TERGIP – Belo Horizonte.

4.2.2.3. Materiais de Consumo

Os valores estimados de custos com os materiais de consumo, limpeza, uniformes e EPI's, foram baseados nos contratos e últimos termos aditivos entre a CODEMGE e as empresas prestadoras de serviço, todos corrigidos pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA para outubro/2021.

O custo total anual foi estimado em R\$843.697,63, o que resulta no valor total de R\$25.310.928,90 ao longo dos 30 anos de concessão. A Tabela 4-5 apresenta os custos.

Tabela 10 – Estimativas de Despesas Operacionais com Materiais de Consumo para o

Descrição do Item	Valor Anual (R\$)	Valor Total (R\$)
Materiais de Consumo, Limpeza, Uniformes e EPI's	843.697,63	25.310.928,90
<i>Material de Higiene e Limpeza</i>	<i>767.952,29</i>	<i>23.038.568,70</i>
<i>Material de Consumo - Copa / Cozinha</i>	<i>17.798,93</i>	<i>533.967,90</i>
<i>Material de Escritório</i>	<i>5.569,11</i>	<i>167.073,30</i>
<i>Uniforme e EPI</i>	<i>52.377,30</i>	<i>1.571.319,00</i>

Fonte: Consórcio TERGIP – Belo Horizonte.

4.2.2.4. Sistemas

Os valores estimados de equipamentos e sistemas de segurança e monitoramento, foram baseados no contrato e nos últimos termos aditivos de locação, instalação e manutenção, corrigidos pelo IPCA para outubro/2021.



Para o sistema integrado de bilhetes de embarque, as estimativas foram baseadas no custo equivalente a 1% da receita tarifária auferida pela Concessionária.

O sistema de controle de estacionamento tem o seu custo de aquisição e instalação baseado em pesquisa de mercado realizada em outubro/2021. A vida útil estimada dos equipamentos é de 10 anos.

O custo estimado com manutenção dos equipamentos e sistemas de segurança, monitoramento, controle e estacionamento somam R\$72.000,00 ao ano. A tabela 4-6 apresenta as estimativas de despesas operacionais com equipamentos e sistemas para o TERGIP.

Tabela 11 – Estimativas de Despesas Operacionais com Equipamentos e Sistemas para o TERGIP

Descrição do Item	Valor 1º Ano (R\$)	Valor Total (R\$)
Equipamentos e Sistemas – Segurança, Monitoramento e	1.813.790,97	46.763.739,99
<i>Centro de Controle Operacional</i>	<i>1.203.995,52</i>	<i>36.119.865,60</i>
<i>Sistema integrado de implantação de bilhetes de embarque</i>	<i>254.462,52</i>	<i>7.633.875,60</i>
<i>Sistema de controle de estacionamento</i>	<i>283.332,93</i>	<i>849.998,79</i>
<i>Manutenção dos sistemas e equipamentos</i>	<i>72.000,00</i>	<i>2.160.000,00</i>

Fonte: Consórcio TERGIP – Belo Horizonte.

4.2.2.5. Despesas de Consumo do TERGIP

As despesas de consumo (Companhia de Saneamento de Minas Gerais – COPASA, CEMIG – distribuição, geração e transmissão – e telecomunicações), foram estimadas a partir dos valores registrados no ano de 2019, corrigidos pelo IPCA para outubro/2021.

As contas de consumo de água e energia são unificadas, ou seja, há apenas uma conta para todo o TERGIP, incluindo as áreas administrativas, lojas, banheiros, estacionamentos, pátios, áreas de circulação de pessoas etc.

Assim, o Concessionário deverá buscar o ressarcimento do consumo dos espaços comerciais e dos guichês para venda de passagens, dos valores referentes ao consumo de água e energia.

Para efeito de cálculo, foi deduzido do valor de despesa com água e energia, os valores ressarcidos por parte dos locatários dos espaços comerciais e guichês de vendas de passagem. Os valores registrados em 2019, corrigidos pelo IPCA para outubro/2021, são de R\$578.732,72.

Para os cálculos foram considerados os valores médios de despesas registrados em 2019 e o valor ressarcido no mesmo ano, ambos corrigidos pelo IPCA para outubro/2021.

O custo total anual foi calculado em R\$3.189.081,52, o que resulta no valor total de R\$95.672.445,60 ao longo dos 30 anos de concessão. A Tabela 4-7 apresenta as despesas e os cálculos feitos para abater o valor de ressarcimento.



Tabela 12 – Estimativas de Despesas Operacionais com Consumo para o TERGIP

Descrição do Item	Valor Anual Estimado(R\$)	Valor de Ressarcimento	Valor Anual Calculado (R\$)	Valor Total (R\$)
Consumo e Despesas Operacionais	3.767.814,24	-578.732,72	3.189.081,52	95.672.445,60
COPASA Água e Esgoto	1.399.475,91	-219.339,70	1.180.136,21	35.404.086,30
CEMIG Distribuição de Energia	1.363.252,68	-213.668,12	1.149.584,56	34.487.536,80
CEMIG Geração e Transmissão de	929.675,99	-145.724,90	783.951,09	23.518.532,70
Telecomunicação	75.409,66		75.409,66	2.262.289,80

Fonte: Consórcio TERGIP – Belo Horizonte.

4.2.2.6. Outras Despesas

Outras despesas operacionais (contratação de serviços de manutenção – elevadores, esteiras rolantes, sistemas de ar-condicionado, recarga de extintores e sinalização – e aluguéis de equipamentos – caçambas de entulho), foram estimadas a partir dos atuais contratos e últimos termos aditivos de prestação de serviços, todos corrigidos pelo IPCA para outubro/2021.

O valor total anual foi estimado em R\$401.744,52, nos períodos sem a despesa de manutenção predial. Nos períodos que contém a despesa de manutenção predial e de pavimentação (R\$150.000,00), que está previsto de ser realizado a cada 3 anos a partir do sétimo ano de pavimentação, o valor foi estimado em R\$551.744,52. O valor total, ao longo dos 30 anos de concessão é de R\$13.252.335,60. A Tabela 4-8 apresenta as estimativas de despesas operacionais com operação e manutenção para o TERGIP.

Tabela 13 – Estimativas de Despesas Operacionais com Operação e Manutenção para o TERGIP (com manutenção predial e de pavimento)

Descrição do Item	Valor Anual (R\$)	Valor Total (R\$)
Outras Despesas - Operação e Manutenção	551.744,52	13.252.335,60
<i>Manutenção de elevadores e esteiras rolantes</i>	<i>45.043,85</i>	<i>1.351.315,50</i>
<i>Manutenção dos sistemas de ar-condicionado e ventilação</i>	<i>31.890,82</i>	<i>956.724,60</i>
<i>Manutenção predial e de pavimento*</i>	<i>150.000,00</i>	<i>1.200.000,00</i>
<i>Desentupimento e limpeza de rede de esgoto</i>	<i>29.056,92</i>	<i>871.706,60</i>
<i>Locação de caçambas</i>	<i>16.729,50</i>	<i>501.885,00</i>
<i>Recarga de extintores</i>	<i>5.099,85</i>	<i>152.995,50</i>
<i>Sinalização</i>	<i>273.923,58</i>	<i>8.217.707,40</i>

* Valor considerado em alguns anos da concessão (ano 7, 10, 13, 16, 19, 22, 25 e 28)

Fonte: Consórcio TERGIP – Belo Horizonte.



4.2.2.7. Taxas e seguros

Os custos com IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano e com seguros foram baseados na média dos valores pagos nos últimos anos (2017 a 2021). O valor total anual foi estimado em R\$100.192,77, o que resulta no valor total de R\$3.005.782,98 ao longo dos 30 anos de concessão (Tabela 4-9).

Tabela 14 – Estimativas de Despesas Operacionais com Taxas e Seguros para o TERGIP

Descrição do Item	Valor Anual (R\$)	Valor Total (R\$)
Taxas e Seguros	100.192,77	3.005.782,98
<i>IPTU</i>	<i>61.681,03</i>	<i>1.850.430,90</i>
<i>Seguro</i>	<i>38.511,74</i>	<i>1.155.352,08</i>

Fonte: Consórcio TERGIP – Belo Horizonte.

4.2.2.8. Outras despesas operacionais

Considera-se nesse item a despesa com ônus de fiscalização, que equivale a 1% da Receita Tarifária total anual. Sendo assim, tem-se um valor estimado de R\$ 7.644.266,49 durante todo o período de concessão. Os cálculos consideraram a tarifa de embarque no valor de R\$ 6,05.

4.2.2.9. Serviços terceirizados

A Tabela 4-10 apresenta uma série de serviços terceirizados, cujo valor anual estimado é de R\$ 611.950,67, o que resulta no valor total de R\$18.358.520,01 ao longo dos 30 anos de concessão. O APÊNDICE III – ESTUDO OPERACIONAL DO TERGIP apresenta a metodologia utilizada nas estimativas de valores.

Tabela 15 – Estimativas de Despesas com Serviços Terceirizados

Descrição do Item	Valor Anual (R\$)	Valor Total (R\$)
Auditoria Interna	56.315,00	1.689.450,00
Transporte de Valores	17.967,63	539.028,99
Taxa de Cartão de Crédito	186.553,89	5.596.616,82
Plano de Drenagem de Líquidos Contaminantes	10.091,65	302.749,50
Plano de Controle de Emissão de Gases e Poluição	12.614,56	378.436,80
Coleta e Planos de Resíduos	39.357,43	1.180.722,90
Treinamentos (Gestão de Pessoas)	56.315,00	1.689.450,00
Serviço de Dedetização e Desratização	12.000,00	360.000,00
Assessoria Jurídica Permanente e Especializada	56.315,00	1.689.450,00
Assessoria Contábil	39.420,50	1.182.615,00
Pesquisas de Opinião com usuários	100.000,00	3.000.000,00
Gestão Ambiental Continuada	25.000,00	750.000,00
Total	611.950,67	18.358.520,01

Fonte: Consórcio TERGIP – Belo Horizonte.

4.2.2.10. Custos administrativos

Os custos administrativos considerados são os custos projetados para pagamentos das garantias (riscos de engenharia, risco operacional, responsabilidade civil e garantia de execução).



A metodologia utilizada foi baseada em *benchmarking* do estudo de concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre (Edital nº 0066/2021), conforme detalhado no APÊNDICE III – ESTUDO OPERACIONAL DO TERGIP.

- Riscos de Engenharia: calculados a partir do CAPEX anual (investimentos operacionais). Este valor foi multiplicado pelo prêmio referente aos riscos de engenharia igual a 0,15%. O custo do risco de engenharia não se mantém constante ao longo dos anos, devido ao volume de projetos/obras para cada ano;
- Risco Operacional: calculados a partir do valor do CAPEX e da receita tarifária anual multiplicado pelo prêmio referente aos riscos operacionais igual a 0,10%;
- Responsabilidade Civil: calculados a partir da receita tarifária anual multiplicado pelo fator 0,20% referente a responsabilidade civil;
- Garantia de Execução: calculada através do VPL da Receita Bruta, utilizando como premissa o percentual de 5% desse total do 1º ao 5º ano e do 26º ao 30º ano, nos demais anos considerou-se 2,5% do VPL da Receita Bruta da concessão.

4.2.3. OPEX Terminais Metropolitanos e Estações de Transferência do MOVE

Quanto ao OPEX estimado para os Terminais e Estações de Transferência do MOVE foram consideradas quatro rubricas principais: (i) Mão de Obra, (ii) OPEX (Operacional), (iii) OPEX (Manutenção) e (iv) Despesas Administrativas.

A partir da integração dos projetos do TERGIP com os Terminais e Estações foi possível ganhar eficiência em alocação de pessoal. Desta forma, o valor estimado para essa rubrica foi de R\$ 6.576.453,63 ao ano, sendo o montante total de R\$ 181.972.472,59 para os 30 anos de concessão.

Para o OPEX (Operacional) o valor estimado pelo PMI nº 03/2020 para operacionalização foi de R\$ 2.006.929,22, sendo o valor total de R\$ 77.174.194,32 para o período completo da concessão.

Quanto ao OPEX (Manutenção) o valor considerado foi em média de R\$ 738.542,08 ao ano, perfazendo um montante total de R\$ 22.156.262,39 para o período de 30 anos.

Para as Despesas Administrativas estimou-se o valor médio de R\$ 784.697,75 ao ano, desta forma, o montante total para os 30 anos da concessão ficou em R\$ 23.540.932,45.

4.3. CAPEX

Construiu-se um cenário de análise com um prazo de concessão de 30 anos, um período de projetos e obras de 5 (cinco) anos. Ademais, não foi considerada a implantação de estruturas de engenharia novas².

A seguir são apresentadas as premissas que orientam os cálculos, quando considerado o cenário proposto neste plano de negócios referencial para concessão do TERGIP, e na sequência são apresentados os valores para os Terminais Metropolitanos e Estações de Transferência do Move.

² A futura concessionária, caso tenha as autorizações, licenças e alvarás necessários e respeite a legislação vigente, poderá propor a construção de novas edificações e/ou intervenções de engenharia, que serão executadas por sua integral e exclusiva conta e risco.



4.3.1. Investimentos obrigatórios no TERGIP

O APÊNDICE II – ESTUDO TÉCNICO DO TERGIP forneceu as estimativas de custo dos serviços e projetos de engenharia e arquitetura necessários para dispor o TERGIP em condições físicas de funcionalidade, estética e segurança e que serão considerados como obrigatórios a serem realizados pelo Concessionário, constituindo assim as Despesas de Capital (CAPEX - *Capital Expenditures*). Também estão incluídos nessa rubrica os custos com o reembolso dos estudos de modelagem e o ressarcimento dos gastos com o processo licitatório junto a B3.

4.3.1.1. Investimentos em Projetos e Obras no TERGIP

Para a definição dos investimentos necessários com obras e serviços para a execução dos reparos no TERGIP, partiu-se inicialmente do Laudo Técnico de Inspeção Predial, que identificou e qualificou as patologias do edifício e demais áreas construídas do TERGIP. Conforme já mencionado, o Laudo Técnico identifica uma série de aspectos existentes, em diferentes graus de gravidade, que precisam ser analisados com maior profundidade, sanados ou evoluídos.

Em conjunto com o Laudo Técnico, o Projeto de Impermeabilização das Áreas Descobertas e Jardins (APÊNDICE 2 DO CONTRATO – PROJETOS DE ENGENHARIA REFERENCIAIS) e a minuta do Termo de Referência para Restauração e Pavimentação das áreas de circulação de veículos do 1º pavimento, fornecidos, compõem o escopo principal de intervenções necessárias à recuperação das instalações do TERGIP como um todo.

Considerando que os projetos executivos de recuperação predial, recuperação estrutural e recuperação do pavimento, juntamente com a execução de suas obras decorrentes, foram considerados itens de investimento a serem realizados pelos concessionários, de forma que estes sejam adequado à estratégia de negócio pretendida, foi necessário definir premissas para estimar os quantitativos de serviços, materiais e equipamentos para a elaboração das planilhas orçamentárias, de forma a se estimar um investimento global para os custos de capital (CAPEX) desta concessão.

As premissas foram definidas baseando-se nas necessidades de obras e serviços a serem executados, nas memórias de cálculo e expertise no detalhamento de materiais, equipamentos e serviços necessários.

O APÊNDICE II – ESTUDO TÉCNICO DO TERGIP apresenta o detalhamento das premissas utilizadas, os quantitativos de serviços, de materiais, equipamentos, pessoal, planilhas de composição de preços unitários de fontes referenciais, próprias e auxiliares, além das planilhas de Curva ABC dos serviços e insumos necessários, e também o cronograma geral de investimentos.

Todo esse detalhamento foi necessário orçar de forma transparente e auditável, os custos com os investimentos em obras. Assim os LICITANTES, poderão avaliar os custos estimados e adequar suas propostas, de acordo com suas próprias estimativas e estratégias de negócio.

A Tabela 4-11 apresenta a consolidação dos custos com e sem BDI – Benefícios e Despesas Indiretas, para cada um dos itens que irão compor as obras de recuperação do TERGIP.



Tabela 16 – Estimativas de Despesas de Capital com Investimentos em Projetos e Obras de Reparos no TERGIP

Item/Descrição	Somatório	
	Valor (R\$)	%
Administração da obra	3.067.495,98	6,27%
Canteiro de obras	205.922,41	0,42%
Ensaio e projetos	2.141.488,17	4,38%
Recuperação estrutural	3.590.722,04	7,34%
Obras civis de recuperação predial	2.318.772,15	4,74%
Instalações hidrossanitárias	66.814,55	0,14%
Instalações elétricas	289.126,96	0,59%
Instalações de prevenção contra incêndio	21.467,95	0,04%
Obras de pavimentação	3.475.557,90	7,11%
Recuperação da impermeabilização das áreas abertas	18.980.470,10	38,81%
Obras e serviços - projetos complementares /	5.541.907,26	11,33%
Serviços finais	123.737,92	0,25%
BDI	9.079.765,61	18,57%
Total	48.903.298,98	100,00%

Fonte: CODEMGE* e Consórcio TERGIP – Belo Horizonte.

4.3.1.2. Cronograma de investimentos

A Tabela 4-12 apresenta os investimentos previstos a serem realizados nos primeiros anos de concessão.



Tabela 17 – Estimativas de Investimentos - Cronograma (R\$x1.000)

Descrição	Total	Anos				
		1	2	3	4	5
Administração da obra	3.067	335	762	585	648	634
Canteiro de obras	206	51	51	51	26	26
Ensaio e projetos	2.141	2.141	0	0	0	
Recuperação estrutural	3.591	0	898	898	898	898
Obras civis de recuperação predial	2.319	1.159	1.159	0	0	0
Instalações hidrossanitárias	67	67	0	0	0	0
Instalações elétricas	289	241	48	0	0	0
Instalações de prevenção contra incêndio	21	21	0	0	0	0
Obras de pavimentação	3.476	330	1.625	1.303	217	0
Recuperação da impermeabilização das áreas	18.980	0	4.745	4.745	4.745	4.745
Obras e serviços - projetos complementares /	5.542	0	0	0	1.847	1.847
Serviços finais	124	0	0	15	30	79
BDI	9.080	995	2.103	1.732	1.918	1.876
Reformas – Terminais Urbanos (TU)	18.033	1.026	3.972	3.867	1.972	0
Recuperação Pavimentação e Pilares – TU	18.473	4.102	0	0	0	0
Tecnologia - TU	29.149	4.737	4.008	2.186	2.186	1.457
Mobiliário - TU	641	106	52	83	79	0
Total	116.45	16.56	19.37	15.46	14.46	11.56

Fonte: Consórcio TERGIP e SEINFRA – Belo Horizonte.

4.3.2. Investimentos obrigatórios nos Terminais Metropolitanos e Estações de Transferência do MOVE

Conforme já explicitado acima, os investimentos destinados às Estações de Transferência e Terminais estão divididos nas seguintes rubricas: (i) Reformas, (ii) Recuperação Pavimentação, (iii) Recuperação Pilares, (iv) Tecnologia e (v) mobiliário. Abaixo apresentam-se os valores estimados para os 30 anos de concessão.

Quanto aos valores de Reformas, foram estimados R\$ 18.033.378,21, sendo grande parte deste recurso investido nos primeiros 4 anos da concessão.

Para a Recuperação Pavimentação foi orçado no 12º ano concessão o valor de R\$ 10.268.310,01, investimentos estes destinados a pavimentação dos Terminais conforme explicita o próprio nome da rubrica. Ressalta-se que esses investimentos estão previstos para acontecer mais tardiamente, uma vez que a avaliação no PMI nº 03/2020 é de que não há necessidade de inversões desta natureza, por estarem novas as pavimentações dos Terminais.

Quanto a Recuperação Pilares estimou-se um recurso total de R\$ 8.204.782,75, sendo grande parte no primeiro ano da concessão e o restante no 16º ano da concessão.



Para os investimentos em Tecnologia, que contemplam CCO e CFTV, foi estimado o montante total de R\$ 29.148.891,04. É válido mencionar que quase metade deste recurso está previsto para ser despendido nos primeiros 5 anos da concessão, visto a necessidade de construção de um centro de controle operacional integrado, e o recurso restante é referente aos reinvestimentos previstos para ocorrer quinzenalmente.

Por fim, estimou-se um recurso de mobiliário de R\$ 640.927,06, para os 30 anos da concessão.

4.3.3. Ressarcimento dos Custos Licitatórios e de Modelagem do Projeto

O valor para o ressarcimento dos custos do processo licitatório junto a empresa B3 é de R\$386.000,00, valor definido em Contrato com a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais – SEINFRA/MG.

No que tange ao custo de modelagem do projeto, o valor a ser ressarcido à CODEMGE será de R\$870.000,00.

5. ANÁLISE DE RESULTADOS

Considerando a operação privada para o cenário base estabelecido, esta seção apresenta e analisa os de resultados da modelagem financeira, incluindo indicadores típicos de análises financeiras, em especial o Valor Presente Líquido (VPL).

Os resultados foram obtidos a partir da planilha de modelagem financeira e aplicação do método do fluxo de caixa descontado para 30 anos de concessão, levando em consideração os dados de entrada apresentados na seção para a projeção dos seguintes demonstrativos financeiros:

- Balanço Patrimonial;
- Demonstração do Resultado do Exercício; e
- Demonstração do Fluxo de Caixa.

O cenário base, e logo os resultados aqui apresentados, consideram o valor da Tarifa de embarque do TERGIP de R\$6,05 constante ao longo de todo o período da concessão, além de todos os demais elementos já definidos.

Os demonstrativos financeiros detalhados estarão disponíveis em anexo e nesta seção são apresentados apenas os valores e indicadores mais relevantes.

5.1. FLUXO DE CAIXA DO PROJETO

O Fluxo de Caixa da Firma é calculado pelo fluxo gerado para cada ano da concessão de acordo com os seguintes componentes:

Tabela 18 – Componentes do Fluxo de Caixa do Projeto

Fluxo de Caixa do Projeto
EBITDA
(-) IR/CSLL (sem tax shield)
(-) Outorga Fixa
(+/-) Capital de Giro
Fluxo de Caixa Operacional
(-) Investimentos (CAPEX)
Fluxo de Caixa de Investimentos



= Fluxo de Caixa Livre do Projeto

Fonte: SEINFRA, 2021

Para um detalhamento de cada componente, considere:

- EBITDA

O EBITDA (do inglês *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*) foi calculado com base nos resultados da operação, consolidando entradas de receitas, suas respectivas deduções de impostos (PIS, COFINS, ISS e CPRB) e custos e despesas operacionais (OPEX) para a aferição do resultado operacional.

No modelo financeiro as deduções de PIS, COFINS e ISS são incidentes sobre as receitas extraordinárias arrecadadas. O contexto regulatório e as alíquotas adotadas para cada dedução mencionada se encontram na seção “2.3 Regime de Tributação”.

- Variação de Working Capital

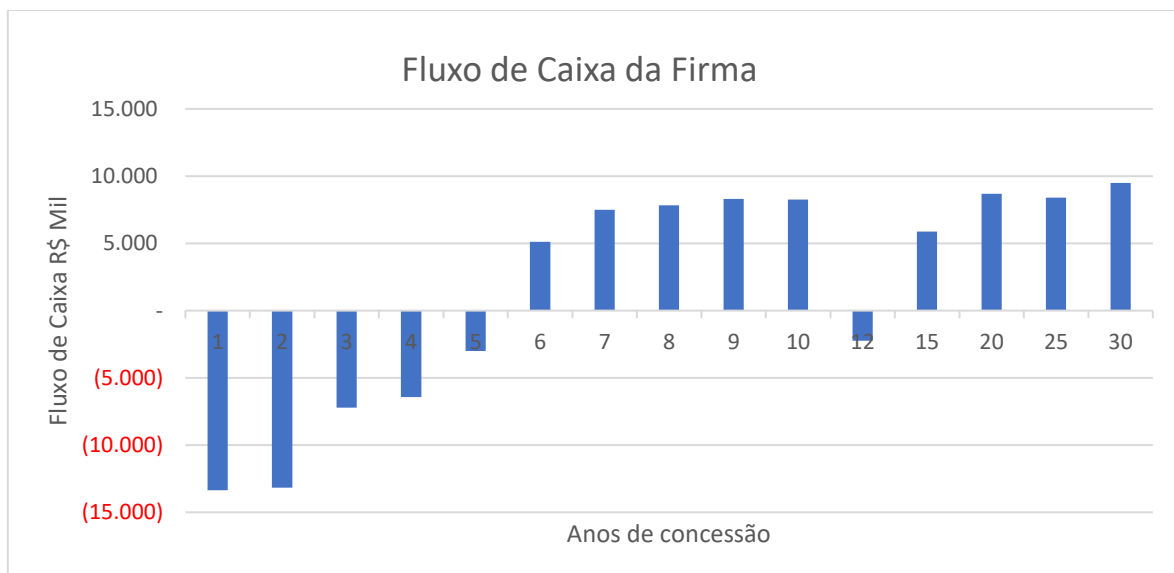
O Working Capital ou Capital de Giro é calculado com base nos prazos de recebimento do Contas a Pagar e Contas a Receber do projeto, conforme explicado na seção 2.5.

- CAPEX

Dispêndios com investimentos na requalificação e expansão do sistema metroviário, caracterizados em maiores detalhes na seção “4.4 CAPEX”.

O gráfico5-1 apresenta o Fluxo de Caixa do Projeto Livre projetado para o cenário base:

Gráfico 4 – Fluxo de Caixa Livre da Firma



Fonte: SEINFRA, 2021.



No Gráfico 5-1 é possível observar que nos primeiros anos da concessão existem fluxos negativos especialmente devido às necessidades de investimentos. No ano 12 há um fluxo negativo devido, principalmente, a uma necessidade de reinvestimento nos terminais metropolitanos e estações.

Esses fluxos de caixa apresentados representam o cenário base onde o VPL = 0, ou seja, foi zerado utilizando o WACC para desconto do fluxo de caixa considerando a outorga. Nesse sentido, pode-se interpretar que os fluxos negativos nos primeiros anos são compensados pelos fluxos positivos nos últimos.

5.2. RESULTADOS GERAIS (RECEITA, OPEX E CAPEX)

Na Tabela sintética 5-2 a seguir são apresentados os montantes totais e agregados para as principais categorias de dados de entrada anteriormente explicitados, e que compõe resultados para o cenário base:

Tabela 19 – Resultados Gerais (em R\$ MM)

Resultados do Modelo Financeiro (R\$ 000)	
TIR do Projeto – Real	10,63%
VPL	0
Outorga Total em VPL	10.145
Outorga Variável em VPL	9.109
Outorga Fixa	1.037
Receita Total	1.258.012
Receita Tarifária Total (30 anos)	759.644
Receita Não Tarifária Total (30 anos)	498.368
Capex (30 anos)	122.137
Opex (30 anos)	794.015
Valor do Contrato (VPL Receita Bruta)	407.395
Capital Social	4.320
PAYBACK (ótima do projeto - em anos)	11

Fonte: SEINFRA, 2021.

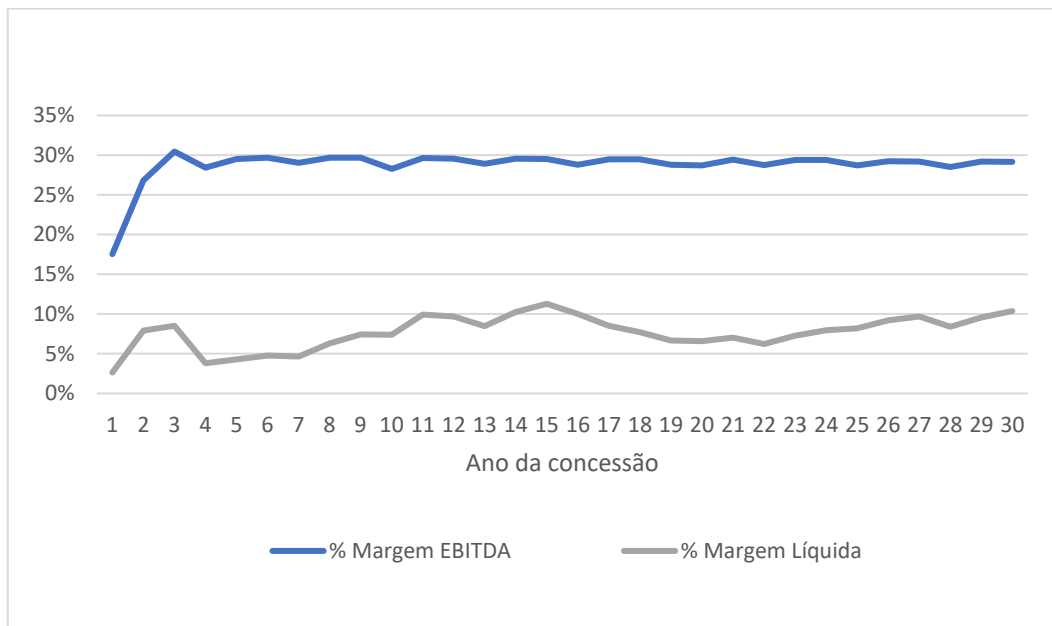
Conforme indicado pela Tabela 5-3, as receitas acumuladas superam R\$ 1,2 bilhão na soma simples e a valor presente líquido representam R\$ 407 milhões. Com valores de OPEX de R\$ 794 milhões e CAPEX de R\$ 122 milhões, e os valores de Earnings Before Tax (EBT) se mostram positivos em todos os períodos, com uma média de 7,2 milhões/ano.

5.3. MARGEM EBITDA E MARGEM LÍQUIDA

Considerando o cenário base adotado, temos as margens EBITDA e a Margem Líquida positivas desde o primeiro ano da concessão, conforme indicado no Gráfico 5-2:



Gráfico 5 – Margem EBITDA e Margem Líquida



Fonte: SEINFRA, 2021

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente relatório analisou a atratividade econômico-financeira da concessão do Terminal Rodoviário (TERGIP) e dos terminais metropolitanos e estações de transferência do MOVE, em um cenário de demanda bastante conservador, em linha com pesquisa recente desenvolvida pelo Plano Nacional de Logística, que prevê o ritmo de recuperação dos efeitos da pandemia e a estimativa de demanda dos diversos modais de transporte no país.

O estudo apresentado utilizou a metodologia do fluxo de caixa descontado para determinar, além da viabilidade financeira preliminar do projeto, uma série de indicadores e análises que dão luz à sustentabilidade e necessidades do negócio.

A partir da demanda projetada e com uma tarifa próxima a praticada atualmente, apenas com correção inflacionária, e com a estimativa de receitas não tarifárias baseadas, em sua maioria, em receitas já existentes hoje, o modelo mostrou-se viável do ponto de vista de um operador privado e para a população em geral, uma vez que se espera um ganho de eficiência dos serviços, além dos



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade
Subsecretaria de Transportes e Mobilidade

investimentos previstos na requalificação dos equipamentos, trazendo mais conforto e segurança para os usuários.



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade
Subsecretaria de Transportes e Mobilidade

ANEXO I – RELATÓRIOS FINANCEIROS

Tabela 20 - Demonstração do Resultado do Exercício 1º ao 15º ano de concessão (valores em R\$ Mil)

DRE		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
RECEITA BRUTA TOTAL	R\$ '000	1.258.012	34.511	39.283	41.311	41.898	42.220	42.266	42.273	42.279	42.286	42.293	42.299	42.306	42.313	42.320	42.328
Receita Tarifária	R\$ '000	759.644	20.664	24.311	25.535	25.534	25.533	25.533	25.532	25.531	25.530	25.529	25.528	25.528	25.527	25.526	25.525
Receita Não Tarifária	R\$ '000	498.368	13.847	14.972	15.776	16.364	16.687	16.733	16.741	16.748	16.756	16.763	16.771	16.779	16.787	16.794	16.802
(-) Deduções	R\$ '000	(83.900)	(2.293)	(2.649)	(2.785)	(2.806)	(2.818)	(2.819)	(2.820)	(2.820)	(2.820)	(2.820)	(2.820)	(2.821)	(2.821)	(2.821)	(2.821)
(-) Impostos Indiretos Receita Tarifária	R\$ '000	(65.709)	(1.787)	(2.103)	(2.209)	(2.209)	(2.209)	(2.209)	(2.208)	(2.208)	(2.208)	(2.208)	(2.208)	(2.208)	(2.208)	(2.208)	(2.208)
(-) Impostos Indiretos Receita Não Tari	R\$ '000	(18.190)	(505)	(546)	(576)	(597)	(609)	(611)	(611)	(612)	(612)	(612)	(612)	(613)	(613)	(613)	(613)
RECEITA LÍQUIDA TOTAL	R\$ '000	1.174.113	32.218	36.634	38.526	39.092	39.403	39.447	39.453	39.459	39.466	39.472	39.479	39.486	39.493	39.499	39.506
(+) Créditos PIS/COFINS	R\$ '000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(-) Custos Operacionais	R\$ '000	(793.968)	(26.363)	(26.567)	(26.541)	(26.448)	(26.238)	(26.247)	(26.521)	(26.265)	(26.832)	(26.293)	(26.303)	(26.578)	(26.322)	(26.332)	(26.332)
(-) Outorga Variável	R\$ '000	(34.287)	-	-	(1.257)	(1.267)	(1.268)	(1.268)	(1.268)	(1.269)	(1.269)	(1.269)	(1.269)	(1.269)	(1.270)	(1.270)	(1.270)
LUCRO BRUTO	R\$ '000	345.858	5.855	10.067	11.985	11.387	11.898	11.932	11.664	11.926	11.923	11.371	11.917	11.914	11.646	11.908	11.904
% Margem Bruta	%	29%	18%	27%	31%	29%	30%	30%	30%	30%	30%	29%	30%	30%	29%	30%	30%
(-) Despesas Administrativas	R\$ '000	(7.474)	(205)	(240)	(254)	(267)	(274)	(218)	(215)	(216)	(215)	(215)	(218)	(243)	(233)	(230)	(237)
EBITDA	R\$ '000	338.383	5.650	9.826	11.731	11.120	11.623	11.714	11.448	11.710	11.708	11.157	11.699	11.670	11.413	11.677	11.668
% Margem EBITDA	%	29%	18%	27%	30%	28%	29%	30%	29%	30%	30%	28%	30%	30%	29%	30%	30%
(-) Amortização do Ativo Intangível	R\$ '000	(123.173)	(479)	(1.201)	(1.814)	(2.353)	(2.798)	(2.940)	(2.982)	(3.017)	(3.032)	(3.032)	(3.089)	(3.667)	(3.793)	(3.815)	(3.996)
EBIT	R\$ '000	215.210	5.171	8.625	9.918	8.766	8.825	8.774	8.466	8.693	8.675	8.125	8.610	8.003	7.620	7.863	7.672
% Margem EBIT	%	19%	16%	24%	26%	22%	22%	22%	21%	22%	22%	21%	22%	20%	19%	20%	19%
Resultado Financeiro	R\$ '000	11.613	(592)	(1.472)	(2.159)	(2.749)	(2.571)	(2.325)	(2.057)	(1.630)	(1.161)	(638)	(105)	407	309	759	1.366
Receita Financeira	R\$ '000	35.721	158	154	168	236	279	254	250	405	603	855	1.116	1.357	987	1.166	1.502
(-) Juros	R\$ '000	(24.108)	(750)	(1.626)	(2.326)	(2.986)	(2.850)	(2.578)	(2.307)	(2.036)	(1.764)	(1.493)	(1.221)	(950)	(679)	(407)	(136)
EBT	R\$ '000	226.822	4.579	7.153	7.759	6.017	6.255	6.449	6.410	7.062	7.515	7.486	8.505	8.410	7.928	8.622	9.038
IR e CSLL	R\$ '000	(136.152)	(3.731)	(4.250)	(4.471)	(4.535)	(4.570)	(4.575)	(4.575)	(4.576)	(4.577)	(4.577)	(4.578)	(4.579)	(4.580)	(4.580)	(4.581)
Lucro Líquido	R\$ '000	90.671	848	2.903	3.289	1.483	1.685	1.874	1.834	2.486	2.938	2.909	3.927	3.831	3.349	4.041	4.457

Fonte: SEINFRA, 2021.



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade
Subsecretaria de Transportes e Mobilidade

Tabela 21 - Demonstração do Resultado do Exercício 16º ao 30º ano de concessão (valores em R\$ Mil)

DRE		16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
RECEITA BRUTA TOTAL	R\$ '000	42.335	42.342	42.349	42.357	42.364	42.372	42.380	42.388	42.395	42.403	42.412	42.420	42.428	42.436	42.445
Receita Tarifária	R\$ '000	25.524	25.523	25.523	25.522	25.521	25.520	25.519	25.519	25.518	25.517	25.516	25.515	25.514	25.514	25.513
Receita Não Tarifária	R\$ '000	16.810	16.819	16.827	16.835	16.843	16.852	16.860	16.869	16.878	16.887	16.895	16.904	16.913	16.923	16.932
(-) Deduções	R\$ '000	(2.821)	(2.822)	(2.822)	(2.822)	(2.822)	(2.823)	(2.823)	(2.823)	(2.823)	(2.824)	(2.824)	(2.824)	(2.824)	(2.825)	(2.825)
(-) Impostos Indiretos Receita Tarifária	R\$ '000	(2.208)	(2.208)	(2.208)	(2.208)	(2.208)	(2.207)	(2.207)	(2.207)	(2.207)	(2.207)	(2.207)	(2.207)	(2.207)	(2.207)	(2.207)
(-) Impostos Indiretos Receita Não Tarifária	R\$ '000	(614)	(614)	(614)	(614)	(615)	(615)	(615)	(616)	(616)	(616)	(617)	(617)	(617)	(618)	(618)
RECEITA LÍQUIDA TOTAL	R\$ '000	39.513	39.520	39.528	39.535	39.542	39.549	39.557	39.565	39.572	39.580	39.588	39.596	39.603	39.612	39.620
(+) Créditos PIS/COFINS	R\$ '000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(-) Custos Operacionais	R\$ '000	(26.607)	(26.352)	(26.362)	(26.638)	(26.666)	(26.393)	(26.669)	(26.414)	(26.425)	(26.701)	(26.447)	(26.458)	(26.734)	(26.481)	(26.492)
(-) Outorga Variável	R\$ '000	(1.270)	(1.270)	(1.270)	(1.271)	(1.271)	(1.271)	(1.271)	(1.272)	(1.272)	(1.272)	(1.272)	(1.273)	(1.273)	(1.273)	(1.273)
LUCRO BRUTO	R\$ '000	11.636	11.898	11.895	11.626	11.605	11.885	11.617	11.878	11.875	11.607	11.868	11.865	11.596	11.858	11.854
% Margem Bruta	%	29%	30%	30%	29%	29%	30%	29%	30%	30%	29%	30%	30%	29%	30%	30%
(-) Despesas Administrativas	R\$ '000	(253)	(245)	(247)	(246)	(245)	(248)	(248)	(252)	(250)	(250)	(300)	(300)	(304)	(302)	(302)
EBITDA	R\$ '000	11.383	11.653	11.647	11.380	11.360	11.637	11.369	11.626	11.625	11.356	11.568	11.564	11.292	11.556	11.553
% Margem EBITDA	%	29%	29%	29%	29%	29%	29%	29%	29%	29%	29%	29%	29%	29%	29%	29%
(-) Amortização do Ativo Intangível	R\$ '000	(4.551)	(4.683)	(4.830)	4.884	4.883	4.998	5.077	5.321	5.373	5.426	5.644	5.816	6.452	6.614	6.614
EBIT	R\$ '000	6.832	6.970	6.818	6.497	6.476	6.639	6.292	6.306	6.253	5.930	5.924	5.748	4.840	4.941	4.938
% Margem EBIT	%	17%	18%	17%	16%	16%	17%	16%	16%	16%	15%	15%	15%	12%	12%	12%
Resultado Financeiro	R\$ '000	1.703	973	811	726	716	729	758	1.154	1.481	1.895	2.309	2.678	3.080	3.447	3.770
Receita Financeira		1.703	973	811	726	716	729	758	1.154	1.481	1.895	2.309	2.678	3.080	3.447	3.770
(-) Juros		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EBT	R\$ '000	8.535	7.943	7.628	7.222	7.192	7.368	7.050	7.460	7.733	7.826	8.233	8.427	7.920	8.388	8.709
IR e CSLL	R\$ '000	(4.582)	(4.583)	(4.584)	(4.584)	(4.585)	(4.586)	(4.587)	(4.588)	(4.589)	(4.589)	(4.590)	(4.591)	(4.592)	(4.593)	(4.594)
Lucro Líquido	R\$ '000	3.953	3.360	3.045	2.638	2.607	2.782	2.463	2.872	3.145	3.236	3.643	3.835	3.328	3.795	4.115

Fonte: SEINFRA, 2021.



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade
Subsecretaria de Transportes e Mobilidade

Tabela 22 - Demonstração do Fluxo de Caixa da Firma 1º ao 10º ano de concessão (valores em R\$ MIL)

2 FLUXO DE CAIXA			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
2 Fluxo de Caixa do Projeto													
EBIT	7.174	R\$ '000	215.210	5.171	8.625	9.918	8.766	8.825	8.774	8.466	8.693	8.675	8.125
(+) Depreciação e Amortização		R\$ '000	123.173	479	1.201	1.814	2.353	2.798	2.940	2.982	3.017	3.032	3.032
(-) IR/CSLL (sem tax shield)		R\$ '000	(83.605)	(1.207)	(3.442)	(3.367)	(2.993)	(3.035)	(3.044)	(2.966)	(3.069)	(3.089)	(2.927)
(-) Outorga Fixa		R\$ '000	(1.037)	(1.037)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(+/-) Capital de Giro		R\$ '000	-	(206)	(188)	(117)	(0)	(22)	3	17	(2)	10	31
Fluxo de Caixa Operacional		R\$ '000	253.742	3.201	6.196	8.247	8.126	8.566	8.673	8.499	8.639	8.628	8.260
(-) Investimentos		R\$ '000	(122.137)	(16.569)	(19.373)	(15.466)	(14.566)	(11.563)	(3.548)	(1.011)	(810)	(325)	-
Fluxo de Caixa de Investimentos		R\$ '000	(122.137)	(16.569)	(19.373)	(15.466)	(14.566)	(11.563)	(3.548)	(1.011)	(810)	(325)	-
Fluxo de Caixa Livre do Projeto		R\$ '000	131.605	(13.368)	(13.177)	(7.218)	(6.439)	(2.997)	5.125	7.488	7.828	8.303	8.260
Fluxo de Caixa acumulado		R\$ '000	885.767	(13.368)	(26.545)	(33.764)	(40.203)	(43.200)	(38.074)	(30.586)	(22.758)	(14.455)	(6.194)
				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TIR Projeto			10,63%										
VPL			-R\$ 0,00										
2 Fluxo de Caixa Alavancado													
EBT		R\$ '000	226.822	4.579	7.153	7.759	6.017	6.255	6.449	6.410	7.062	7.515	7.486
(+) Depreciação e Amortização		R\$ '000	123.173	479	1.201	1.814	2.353	2.798	2.940	2.982	3.017	3.032	3.032
(-) IR/CSLL (com tax shield)		R\$ '000	(87.553)	(1.066)	(2.881)	(2.633)	(2.058)	(2.161)	(2.253)	(2.267)	(2.515)	(2.695)	(2.710)
(-) Outorga Fixa		R\$ '000	(1.037)	(1.037)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(+/-) Capital de Giro		R\$ '000	-	(206)	(188)	(117)	(0)	(22)	3	17	(2)	10	31
Fluxo de caixa operacional		R\$ '000	261.406	2.750	5.285	6.822	6.312	6.869	7.139	7.142	7.563	7.862	7.839
(-) Investimentos		R\$ '000	(122.137)	(16.569)	(19.373)	(15.466)	(14.566)	(11.563)	(3.548)	(1.011)	(810)	(325)	-
Fluxo de caixa de investimentos		R\$ '000	(122.137)	(16.569)	(19.373)	(15.466)	(14.566)	(11.563)	(3.548)	(1.011)	(810)	(325)	-
(+) Empréstimo		R\$ '000	40.903	10.273	12.011	9.589	9.031	-	-	-	-	-	-
(-) Amortização		R\$ '000	(40.903)	-	-	-	-	(3.718)	(3.718)	(3.718)	(3.718)	(3.718)	(3.718)
(+/-) Conta Reserva		R\$ '000	-	(187)	(219)	(175)	(165)	(896)	68	68	68	68	68
(+/-) Caixa Mínimo		R\$ '000	-	(2.252)	68	8	(102)	16	(1)	(16)	15	(1)	(46)
Fluxo de caixa de financiamento		R\$ '000	0	7.833	11.861	9.422	8.764	(4.598)	(3.651)	(3.667)	(3.636)	(3.651)	(3.697)
Fluxo de caixa livre alavancado		R\$ '000	139.269	(5.986)	(2.228)	779	511	(9.291)	(61)	2.464	3.116	3.886	4.143
Fluxo de caixa acumulado		R\$ '000	950.848	(5.986)	(8.214)	(7.435)	(6.925)	(16.216)	(16.276)	(13.812)	(10.696)	(6.810)	(2.667)

Fonte: SEINFRA, 2021.



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade
Subsecretaria de Transportes e Mobilidade

Tabela 23 - Demonstração do Fluxo de Caixa da Firma 11º ao 20º ano de concessão (valores em R\$ MIL)

2 FLUXO DE CAIXA				11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
2 Fluxo de Caixa do Projeto													
EBIT	7.174	R\$ '000	215.210	8.610	8.003	7.620	7.863	7.672	6.832	6.970	6.818	6.497	6.476
(+) Depreciação e Amortização		R\$ '000	123.173	3.089	3.667	3.793	3.815	3.996	4.551	4.683	4.830	4.884	4.883
(-) IR/CSLL (sem tax shield)		R\$ '000	(83.605)	(3.117)	(2.935)	(2.834)	(2.946)	(2.910)	(2.655)	(2.736)	(2.720)	(2.646)	(2.674)
(-) Outorga Fixa		R\$ '000	(1.037)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(+/-) Capital de Giro		R\$ '000	-	(8)	(2)	7	0	11	6	(23)	(4)	10	1
Fluxo de Caixa Operacional		R\$ '000	253.742	8.574	8.734	8.587	8.731	8.768	8.734	8.893	8.924	8.745	8.687
(-) Investimentos		R\$ '000	(122.137)	(1.143)	(10.984)	(2.273)	(365)	(2.895)	(8.331)	(1.853)	(1.909)	(647)	-
Fluxo de Caixa de Investimentos		R\$ '000	(122.137)	(1.143)	(10.984)	(2.273)	(365)	(2.895)	(8.331)	(1.853)	(1.909)	(647)	-
Fluxo de Caixa Livre do Projeto		R\$ '000	131.605	7.431	(2.250)	6.314	8.367	5.873	403	7.040	7.015	8.098	8.687
Fluxo de Caixa acumulado		R\$ '000	885.767	1.237	(1.013)	5.301	13.668	19.541	19.944	26.984	33.999	42.097	50.784
				0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
TIR Projeto	10,63%												
VPL	-R\$ 0,00												
2 Fluxo de Caixa Alavancado													
EBT		R\$ '000	226.822	8.505	8.410	7.928	8.622	9.038	8.535	7.943	7.628	7.222	7.192
(+) Depreciação e Amortização		R\$ '000	123.173	3.089	3.667	3.793	3.815	3.996	4.551	4.683	4.830	4.884	4.883
(-) IR/CSLL (com tax shield)		R\$ '000	(87.553)	(3.081)	(3.073)	(2.939)	(3.204)	(3.375)	(3.234)	(3.067)	(2.995)	(2.893)	(2.917)
(-) Outorga Fixa		R\$ '000	(1.037)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(+/-) Capital de Giro		R\$ '000	-	(8)	(2)	7	0	11	6	(23)	(4)	10	1
Fluxo de caixa operacional		R\$ '000	261.406	8.505	9.002	8.790	9.233	9.670	9.858	9.535	9.459	9.224	9.160
(-) Investimentos		R\$ '000	(122.137)	(1.143)	(10.984)	(2.273)	(365)	(2.895)	(8.331)	(1.853)	(1.909)	(647)	-
Fluxo de caixa de investimentos		R\$ '000	(122.137)	(1.143)	(10.984)	(2.273)	(365)	(2.895)	(8.331)	(1.853)	(1.909)	(647)	-
(+) Empréstimo		R\$ '000	40.903	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(-) Amortização		R\$ '000	(40.903)	(3.718)	(3.718)	(3.718)	(3.718)	(3.718)	-	-	-	-	-
(+/-) Conta Reserva		R\$ '000	-	68	68	68	68	68	964	-	-	-	-
(+/-) Caixa Mínimo		R\$ '000	-	50	(7)	(23)	21	5	(29)	21	(1)	(16)	(9)
Fluxo de caixa de financiamento		R\$ '000	0	(3.600)	(3.658)	(3.673)	(3.630)	(3.645)	935	21	(1)	(16)	(9)
Fluxo de caixa livre alavancado		R\$ '000	139.269	3.761	(5.639)	2.844	5.238	3.130	2.462	7.704	7.550	8.560	9.151
Fluxo de caixa acumulado		R\$ '000	950.848	1.094	(4.545)	(1.701)	3.537	6.667	9.129	16.832	24.382	32.942	42.093

Fonte: SEINFRA, 2021.



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade
Subsecretaria de Transportes e Mobilidade

Tabela 24 - Demonstração do Fluxo de Caixa da Firma 21º ao 30º ano de concessão (valores em R\$ MIL)

2 FLUXO DE CAIXA		21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		
2 Fluxo de Caixa do Projeto													
EBIT	7.174	R\$ '000	215.210	6.639	6.292	6.306	6.253	5.930	5.924	5.748	4.840	4.941	4.938
(+) Depreciação e Amortização		R\$ '000	123.173	4.998	5.077	5.321	5.373	5.426	5.644	5.816	6.452	6.614	6.614
(-) IR/CSLL (sem tax shield)		R\$ '000	(83.605)	(2.763)	(2.679)	(2.718)	(2.735)	(2.660)	(2.692)	(2.668)	(2.395)	(2.471)	(2.512)
(-) Outorga Fixa		R\$ '000	(1.037)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(+/-) Capital de Giro		R\$ '000	-	(10)	11	(4)	6	18	(5)	7	6	(3)	450
Fluxo de Caixa Operacional		R\$ '000	253.742	8.863	8.700	8.905	8.896	8.715	8.871	8.903	8.903	9.081	9.491
(-) Investimentos		R\$ '000	(122.137)	(1.143)	(715)	(1.950)	(365)	(322)	(1.090)	(689)	(1.909)	(325)	-
Fluxo de Caixa de Investimentos		R\$ '000	(122.137)	(1.143)	(715)	(1.950)	(365)	(322)	(1.090)	(689)	(1.909)	(325)	-
Fluxo de Caixa Livre do Projeto		R\$ '000	131.605	7.720	7.985	6.955	8.531	8.393	7.781	8.214	6.994	8.756	9.491
Fluxo de Caixa acumulado		R\$ '000	885.767	58.504	66.489	73.444	81.976	90.368	98.149	106.364	113.358	122.114	131.605
			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TIR Projeto	10,63%												
VPL	-R\$ 0,00												
2 Fluxo de Caixa Alavancado													
EBT		R\$ '000	226.822	7.368	7.050	7.460	7.733	7.826	8.233	8.427	7.920	8.388	8.709
(+) Depreciação e Amortização		R\$ '000	123.173	4.998	5.077	5.321	5.373	5.426	5.644	5.816	6.452	6.614	6.614
(-) IR/CSLL (com tax shield)		R\$ '000	(87.553)	(3.011)	(2.937)	(3.110)	(3.238)	(3.305)	(3.477)	(3.578)	(3.442)	(3.643)	(3.794)
(-) Outorga Fixa		R\$ '000	(1.037)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(+/-) Capital de Giro		R\$ '000	-	(10)	11	(4)	6	18	(5)	7	6	(3)	450
Fluxo de caixa operacional		R\$ '000	261.406	9.344	9.200	9.667	9.873	9.966	10.395	10.671	10.936	11.356	11.980
(-) Investimentos		R\$ '000	(122.137)	(1.143)	(715)	(1.950)	(365)	(322)	(1.090)	(689)	(1.909)	(325)	-
Fluxo de caixa de investimentos		R\$ '000	(122.137)	(1.143)	(715)	(1.950)	(365)	(322)	(1.090)	(689)	(1.909)	(325)	-
(+) Empréstimo		R\$ '000	40.903	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(-) Amortização		R\$ '000	(40.903)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(+/-) Conta Reserva		R\$ '000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(+/-) Caixa Mínimo		R\$ '000	-	22	(23)	27	(7)	(23)	21	5	(29)	21	2.281
Fluxo de caixa de financiamento		R\$ '000	0	22	(23)	27	(7)	(23)	21	5	(29)	21	2.281
Fluxo de caixa livre alavancado		R\$ '000	139.269	8.224	8.463	7.744	9.501	9.621	9.326	9.987	8.998	11.052	14.261
Fluxo de caixa acumulado		R\$ '000	950.848	50.317	58.779	66.523	76.025	85.646	94.971	104.958	113.956	125.009	139.269

Fonte: SEINFRA, 2021.



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade
Subsecretaria de Transportes e Mobilidade

Tabela 25 - Balanço Patrimonial da Firma 1º ao 15º ano de concessão (valores em R\$ MIL)

3 BALANÇO PATRIMONIAL		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
ATIVO															
Caixa Excedente	R\$ '000	-	-	779	1.289	-	-	2.464	5.581	9.466	13.609	17.370	11.731	14.575	19.813
Conta Reserva	R\$ '000	187	407	582	746	1.642	1.574	1.506	1.439	1.371	1.303	1.235	1.167	1.099	1.031
Caixa Mínimo	R\$ '000	2.252	2.184	2.175	2.277	2.261	2.262	2.278	2.263	2.264	2.310	2.259	2.266	2.289	2.268
Contas a Receber	R\$ '000	1.765	2.007	2.105	2.142	2.159	2.161	2.156	2.162	2.163	2.163	2.157	2.164	2.164	2.164
Ativo Circulante	R\$ '000	4.205	4.598	5.641	6.455	6.062	5.997	8.404	11.444	15.263	19.384	23.022	17.328	20.128	25.277
Imobilizado Bruto	R\$ '000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intangível	R\$ '000	17.606	36.979	52.444	67.010	78.573	82.121	83.131	83.942	84.267	84.267	85.410	96.394	98.667	99.032
Amortização Acumulada	R\$ '000	(479)	(1.680)	(3.493)	(5.847)	(8.645)	(11.585)	(14.568)	(17.585)	(20.617)	(23.649)	(26.738)	(30.405)	(34.198)	(38.013)
Ativo Permanente	R\$ '000	17.127	35.299	48.951	61.163	69.927	70.535	68.564	66.357	63.650	60.618	58.672	65.989	64.468	61.018
Ativo Total	R\$ '000	21.331	39.897	54.592	67.618	75.989	76.532	76.968	77.801	78.913	80.002	81.694	83.317	84.596	86.296
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO															
Contas a pagar	R\$ '000	1.501	1.456	1.450	1.518	1.507	1.508	1.519	1.509	1.509	1.540	1.506	1.511	1.526	1.512
Impostos a pagar	R\$ '000	58	158	144	113	118	123	124	138	148	149	168	168	161	176
Início do ano	R\$ '000	-	10.273	22.284	31.873	40.903	37.185	33.466	29.748	26.029	22.311	18.592	14.874	11.155	7.437
Captação do Financiamento	R\$ '000	10.273	12.011	9.589	9.031	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortização do Financiamento	R\$ '000	-	-	-	-	(3.718)	(3.718)	(3.718)	(3.718)	(3.718)	(3.718)	(3.718)	(3.718)	(3.718)	(3.718)
Exigível a Longo Prazo	R\$ '000	10.273	22.284	31.873	40.903	37.185	33.466	29.748	26.029	22.311	18.592	14.874	11.155	7.437	3.718
Passivo	R\$ '000	11.832	23.898	33.467	42.534	38.810	35.098	31.390	27.676	23.968	20.281	16.548	12.835	9.124	5.406
Capital social	R\$ '000	5.986	8.214	8.214	8.214	16.216	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276
Reserva Legal	R\$ '000	42	188	352	426	510	604	696	820	967	1.112	1.309	1.500	1.668	1.870
Lucros Acumulado após distribuição	R\$ '000	806	3.564	6.688	8.096	9.697	11.478	13.220	15.582	18.373	21.137	24.867	28.507	31.688	35.527
Lucro Acumulado - reserva legal	R\$ '000	806	3.564	6.688	8.096	9.697	11.478	13.220	15.582	18.373	21.137	24.867	28.507	31.688	35.527
Dividendos pagos	R\$ '000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Patrimônio Líquido	R\$ '000	6.834	11.965	15.254	16.736	26.423	28.358	30.192	32.679	35.617	38.525	42.452	46.283	49.632	53.673
Passivo e Patrimônio Líquido	R\$ '000	18.666	35.863	48.720	59.271	65.233	63.455	61.583	60.355	59.584	58.806	59.001	59.118	58.755	59.079

Fonte: SEINFRA, 2021.



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade
Subsecretaria de Transportes e Mobilidade

Tabela 26 - Balanço Patrimonial da Firma 16º ao 30º ano de concessão (valores em R\$ MIL)

3 BALANÇO PATRIMONIAL	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
ATIVO																	
Caixa Excedente	R\$ '000	22.943	12.702	10.203	8.876	8.718	8.935	9.366	15.489	20.504	26.861	33.246	38.929	45.081	50.751	58.008	68.153
Conta Reserva	R\$ '000	964	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Caixa Mínimo	R\$ '000	2.262	2.291	2.270	2.271	2.288	2.296	2.274	2.296	2.269	2.276	2.299	2.278	2.273	2.302	2.281	-
Contas a Receber	R\$ '000	2.159	2.165	2.166	2.166	2.160	2.167	2.167	2.168	2.162	2.168	2.169	2.169	2.164	2.170	2.170	-
Ativo Circulante	R\$ '000	28.328	17.159	14.639	13.313	13.166	13.398	13.807	19.953	24.936	31.306	37.714	43.376	49.517	55.223	62.459	68.153
Imobilizado Bruto	R\$ '000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intangível	R\$ '000	101.926	110.257	112.110	114.018	114.665	114.665	115.808	116.524	118.474	118.839	119.160	120.250	120.940	122.848	123.173	123.173
Amortização Acumulada	R\$ '000	(42.009)	(46.560)	(51.243)	(56.073)	(60.956)	(65.840)	(70.837)	(75.914)	(81.235)	(86.607)	(92.033)	(97.677)	(103.493)	(109.945)	(116.559)	(123.173)
Ativo Permanente	R\$ '000	59.918	63.697	60.867	57.946	53.709	48.826	44.971	40.610	37.239	32.231	27.127	22.573	17.447	12.903	6.614	-
Ativo Total	R\$ '000	88.246	80.856	75.506	71.259	66.875	62.223	58.779	60.563	62.175	63.537	64.841	65.950	66.964	68.126	69.073	68.153
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO																	
Contas a pagar	R\$ '000	1.508	1.528	1.514	1.514	1.525	1.531	1.516	1.531	1.513	1.518	1.533	1.519	1.515	1.535	1.521	-
Impostos a pagar	R\$ '000	184	177	168	164	158	160	165	161	170	177	181	191	196	189	200	-
Início do ano	R\$ '000	3.718	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Captação do Financiamento	R\$ '000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortização do Financiamento	R\$ '000	(3.718)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigível a Longo Prazo	R\$ '000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passivo	R\$ '000	1.693	1.705	1.682	1.678	1.683	1.691	1.681	1.692	1.683	1.695	1.714	1.709	1.711	1.723	1.720	-
Capital social	R\$ '000	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276	16.276
Reserva Legal	R\$ '000	2.093	2.290	2.458	2.611	2.742	2.873	3.012	3.135	3.279	3.279	3.279	3.279	3.279	3.279	3.279	3.279
Lucros Acumulado após distribuição	R\$ '000	39.761	30.814	23.803	17.819	11.607	5.149	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lucro Acumulado - reserva legal	R\$ '000	39.761	43.516	34.006	26.695	20.325	14.084	7.792	2.340	2.729	3.145	3.236	3.643	3.835	3.328	3.795	4.115
Dividendos pagos	R\$ '000	-	(12.702)	(10.203)	(8.876)	(8.718)	(8.935)	(7.792)	(2.340)	(2.729)	(3.145)	(3.236)	(3.643)	(3.835)	(3.328)	(3.795)	(4.115)
Patrimônio Líquido	R\$ '000	58.130	49.380	42.537	36.706	30.626	24.298	19.288	19.411	19.555	19.555	19.555	19.555	19.555	19.555	19.555	19.555
Passivo e Patrimônio Líquido	R\$ '000	59.823	51.085	44.219	38.384	32.309	25.989	20.969	21.103	21.238	21.250	21.269	21.264	21.266	21.278	21.275	19.555

Fonte: SEINFRA, 2021.