

## ATA DE RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS

### EDITAL Nº 01/2025

Em atendimento ao item 3 do Edital de Concessão nº 01/2025, a Comissão de Outorga para concessão do Sistema Rodovias da BR-040/495/MG/RJ, no trecho compreendido pela rodovia BR-040/MG, entre o entroncamento com Ant União e Indústria (B. Triunfo), no município de Juiz de Fora/MG, estendendo-se até a Divisa com o estado do Rio de Janeiro; rodovia BR-040/RJ, com início na Divisa com o estado de Minas Gerais, até o entroncamento com a BR-116(B)/BR-101 (A) Trevo das Missões, no município do Rio de Janeiro/RJ e pela rodovia BR-495/RJ, trecho do entroncamento com a BR-040/RJ, até o entroncamento com a BR-040ARJ10(B) (Itaipava), no estado do Rio de Janeiro. A extensão total deste lote rodoviário é de 218,900 km. Constituída pelo Gabinete do Ministro por meio da Portaria nº 1.343, de 11 de novembro de 2021, publicada no Diário Oficial da União nº 213, de 12 de novembro de 2021, **leva ao conhecimento público as solicitações de esclarecimentos sobre o edital**, recebidas entre os dias 21 de janeiro de 2025 a 24 de fevereiro de 2025, e suas respectivas respostas.

As formulações apresentadas, bem como as respostas e esclarecimentos que se seguem, passam a integrar o Edital em referência. Importa destacar que, de acordo com o subitem 3.2 do Edital as questões que tenham sido formuladas em desconformidade com o disposto no subitem 3.1 do Edital não foram respondidas.

#### **Protocolo 50505.004901/2025-24**

Recebido em 24 de janeiro de 2024 – 17:24:28

#### **1. Cronograma**

De acordo com o Anexo 22 – Cronograma do Leilão, o prazo para a apresentação de impugnação ao Edital chegará a termo em 25/04/2025, sendo esta a mesma data de apresentação dos envelopes de Garantia da Proposta e Proposta Econômica escrita. Entende-se, a princípio, que referido prazo está em desacordo com o artigo 164 da Lei Federal n.º 14.133/2021 prevê expressamente, em seu artigo 164, que “[q]ualquer pessoa é parte legítima para impugnar edital de licitação por irregularidade na aplicação desta Lei ou para solicitar esclarecimento sobre os seus termos, devendo protocolar o pedido até 3 (três) dias úteis antes da data de abertura do certame. (...) A resposta à impugnação ou ao pedido de esclarecimento será divulgada em sítio eletrônico oficial no prazo de até 3 (três) dias úteis, limitado ao último dia útil anterior à data da abertura do certame.” (Ênfase acrescentada). Em sendo assim, entende-se o Anexo 22 em questão deverá ser retificado não apenas para adiantar a data limite para envio de impugnações, como também para

inserir no cronograma a data limite para a resposta destas tais impugnações. Entendimento em contrário possibilitaria que questionamentos a respeito do Edital pairassem no ar de modo a deturpar a formulação de Propostas e, ainda, em último caso, Proponentes que tenham apresentado alegações quanto a supostas violações à lei em suas impugnações, deixem de participar do certame pois não tiveram os seus anseios respondidos a tempo.

**Respostas:** O entendimento não está correto. No caso, há ampliação do direito à impugnação previsto no art. 164 da Lei 14.133/2021, permitindo-se seu recebimento até a data do envio das propostas (25/04/2025) e não até 3 dias antes a entrega dos envelopes. Sobre o prazo para resposta ao envio da impugnação, embora não explicitado no cronograma do edital, esta deve ocorrer em até 3 dias úteis e limitado ao último dia anterior à data da abertura do certame, correspondente à data da abertura dos envelopes (art. 164, parágrafo único da Lei 14.133/2021). Assim, na prática, a resposta à impugnação deve ocorrer até a véspera da abertura dos envelopes, no dia 29/04/2025. Vale esclarecer que se aplica às concessões comuns a Lei nº 8.987/95 e, apenas de forma subsidiária, e no que for compatível, aplica-se a Lei Geral de Licitações, conforme prevê o art. 186 da Lei nº 14.133/2021.

## **2. Cronograma**

De acordo com o Anexo 22 – Cronograma do Leilão, o prazo para solicitação de esclarecimentos ao Edital será de 21/01/2025 a 12/02/2025, com recebimento das respostas previsto para ocorrer em 07/03/2025. Como se vê, franqueou-se aos interessados prazo pouco superior a 20 dias para a formulação de esclarecimentos, em que pese a data de entrega dos envelopes de Garantia da Proposta e Proposta Econômica Escrita só vá ocorrer mais de 2 meses depois, em 25/04/2025. Relativamente ao lapso temporal para envio de pedido de esclarecimento a respeito de edital de licitação, a Lei Federal n.º 14.133/2021 prevê expressamente, em seu artigo 164, que “[q]ualquer pessoa é parte legítima para impugnar edital de licitação por irregularidade na aplicação desta Lei ou para solicitar esclarecimento sobre os seus termos, devendo protocolar o pedido até 3 (três) dias úteis antes da data de abertura do certame” (Ênfase acrescentada). Em linha com a previsão legal, é praxe que Editais publicados por outros órgãos da Administração Pública indiquem que os pedidos de esclarecimento podem ser realizados até os últimos dias anteriores à entrega dos envelopes, respeitado o limite de 3 dias úteis anteriores à data de abertura do certame. Isso se dá, essencialmente, ante a necessidade de franquear às Licitante lapso temporal apropriado para análise do material e formulação das Propostas (período no qual as dúvidas podem surgir), sob o risco de violação de princípios da Administração Pública, tais como a transparência (artigo 5.º da Lei Federal n.º 14.133/2021). Em sendo assim, solicita-se que haja a prorrogação do prazo para envio de pedidos de esclarecimentos e, por consequência, do prazo para resposta de tais esclarecimentos, com vistas a possibilitar que as Proponentes possam elaborar Propostas da maneira mais aderente e fidedigna possível aos reais anseios da ANTT.

**Respostas:** Vale esclarecer que se aplica às concessões comuns a Lei nº 8.987/95 e, apenas de forma subsidiária, e no que for compatível, aplica-se a Lei Geral de Licitações, conforme prevê o art. 186 da Lei nº 14.133/2021. É necessário um prazo determinado e considerado razoável para envio dos pedidos de esclarecimentos, assim como para a análise dos pedidos de esclarecimentos, considerando a complexidade de um projeto de concessão de infraestrutura rodoviária e as centenas de pedidos que se costumam receber. No caso deste projeto, foram 35 dias corridos para o envio dos pedidos de esclarecimentos (de 21/01 a 24/02) e foram recebidos mais de 450 pedidos. Fixou-se prazo para resposta aos esclarecimentos de 26/03, tempo hábil para a elaboração de respostas dada a complexidade do certame e suficiente para a sua assimilação pelos licitantes com aproximadamente um mês de antecedência para a entrega das propostas.

## **Protocolo 50505.006299/2025-60**

Recebido em 31 de janeiro de 2025 - 17:16:38

### **1. Cronograma**

De acordo com o Anexo 22 – Cronograma do Leilão, o prazo para a apresentação de impugnação ao Edital chegará a termo em 25/04/2025, sendo esta a mesma data de apresentação dos envelopes de Garantia da Proposta e Proposta Econômica escrita. Entende-se, a princípio, que referido prazo está em desacordo com o artigo 164 da Lei Federal n.º 14.133/2021 prevê expressamente, em seu artigo 164, que “[q]ualquer pessoa é parte legítima para impugnar edital de licitação por irregularidade na aplicação desta Lei ou para solicitar esclarecimento sobre os seus termos, devendo protocolar o pedido até 3 (três) dias úteis antes da data de abertura do certame. (...) A resposta à impugnação ou ao pedido de esclarecimento será divulgada em sítio eletrônico oficial no prazo de até 3 (três) dias úteis, limitado ao último dia útil anterior à data da abertura do certame.” (Ênfase acrescentada). Em sendo assim, entende-se o Anexo 22 em questão deverá ser retificado não apenas para adiantar a data limite para envio de impugnações, como também para inserir no cronograma a data limite para a resposta destas tais impugnações. Entendimento em contrário possibilitaria que questionamentos a respeito do Edital pairassem no ar de modo a deturpar a formulação de Propostas e, ainda, em último caso, Proponentes que tenham apresentado alegações quanto a supostas violações à lei em suas impugnações, deixem de participar do certame pois não tiveram os seus anseios respondidos a tempo.

**Respostas:** A regra indicada na cláusula 21.3.2 da minuta de contrato é válida para a reforma tributária em discussão ou qualquer outra alteração na legislação tributária, obedecida a regra de vigência estabelecida na cláusula 10.3 do Edital.

### **2. Cronograma**

De acordo com o Anexo 22 – Cronograma do Leilão, o prazo para solicitação de esclarecimentos ao Edital será de 21/01/2025 a 12/02/2025, com recebimento das respostas previsto para ocorrer em 07/03/2025. Como se vê, franqueou-se aos interessados prazo pouco superior a 20 dias para a formulação de esclarecimentos, em que pese a data de entrega dos envelopes de Garantia da Proposta e Proposta Econômica Escrita só vá ocorrer mais de 2 meses depois, em 25/04/2025. Relativamente ao lapso temporal para envio de pedido de esclarecimento a respeito de edital de licitação, a Lei Federal n.º 14.133/2021 prevê expressamente, em seu artigo 164, que “[q]ualquer pessoa é parte legítima para impugnar edital de licitação por irregularidade na aplicação desta Lei ou para solicitar esclarecimento sobre os seus termos, devendo protocolar o pedido até 3 (três) dias úteis antes da data de abertura do certame” (Ênfase acrescentada). Em linha com a previsão legal, é praxe que Editais publicados por outros órgãos da Administração Pública indiquem que os pedidos de esclarecimento podem ser realizados até os últimos dias anteriores à entrega dos envelopes, respeitado o limite de 3 dias úteis anteriores à data de abertura do certame. Isso se dá, essencialmente, ante a necessidade de franquear às Licitante lapso temporal apropriado para análise do material e formulação das Propostas (período no qual as dúvidas podem surgir), sob o risco de violação de princípios da Administração Pública, tais como a transparência (artigo 5.º da Lei Federal n.º 14.133/2021). Em sendo assim, solicita-se que haja a prorrogação do prazo para envio de pedidos de esclarecimentos e, por consequência, do prazo para resposta de tais esclarecimentos, com vistas a possibilitar que as Proponentes possam elaborar Propostas da maneira mais aderente e fidedigna possível aos reais anseios da ANTT.

**Respostas:** Vale esclarecer que se aplica às concessões comuns a Lei nº 8.987/95 e, apenas de forma subsidiária, e no que for compatível, aplica-se a Lei Geral de Licitações, conforme prevê o art. 186 da Lei nº 14.133/2021. É necessário um prazo determinado e considerado razoável para envio dos pedidos de esclarecimentos, assim como para a análise dos pedidos de esclarecimentos, considerando a complexidade de um projeto de concessão de infraestrutura rodoviária e as centenas de pedidos que se costumam receber. No caso deste projeto, foram 35 dias corridos para o envio dos pedidos de esclarecimentos (de 21/01 a 24/02) e foram recebidos mais de 450 pedidos. Fixou-se prazo para resposta aos esclarecimentos de 26/03, tempo hábil para a elaboração de respostas dada a complexidade do certame e suficiente para a sua assimilação pelos licitantes com aproximadamente um mês de antecedência para a entrega das propostas.

### **Protocolo 50500.008139/2025-03**

Recebido em 13 de fevereiro de 2025 - 16:10

#### **1. Item 5.7.i, Edital; Item 13, Anexo 5 do Edital**

Segundo o item 5.7, “i”, do Edital, cada consorciado deverá atender individualmente às

exigências relativas à regularidade jurídica, fiscal e trabalhista e à qualificação econômico-financeira contidas no Anexo 5 do Edital. O item 14 do Anexo 5 do Edital estabelece que o patrimônio líquido a ser considerado para a Qualificação Econômico-Financeira do Consórcio será obtido pelo somatório do patrimônio líquido de cada consorciado, na proporção de sua respectiva participação. Solicitamos confirmar o entendimento de que a exigência de qualificação econômico-financeira relativa à comprovação de patrimônio líquido mínimo por consórcios poderá ser obtida pelo somatório do patrimônio líquido de cada consorciado, respeitado o disposto nos subitens “i” e “ii” do item 14 do Anexo 5 do Edital. Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-381/MG (item 3, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024).

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Deverá ser observado integralmente o que estabelece o item 14 do anexo 5 do Edital.

## **2. Item 10.3.x, Edital Cl. 21.3.2, Minuta do Contrato de Concessão**

De acordo com o Edital: “7.9 A Garantia da Proposta poderá ser executada nas hipóteses de inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão, mediante notificação, pela ANTT, às Proponentes inadimplentes e às respectivas seguradoras, assegurado o direito ao contraditório e ampla defesa, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital ou na Legislação, incluindo, mas não se limitando às seguintes hipóteses: (...) I. não apresentação ou apresentação da Proposta Econômica Escrita que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital; 10.3 A Proposta Econômica Escrita deverá considerar as seguintes premissas: (...) X. a legislação vigente na data da Proposta Econômica Escrita, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais.” A Minuta do Contrato de Concessão, por sua vez, dispõe que: “21.3.2 O Poder Concedente assume a responsabilidade pelos riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, desde que seu impacto direto na Concessão seja comprovado, com exceção da legislação referente ao imposto sobre a renda.” Como é de conhecimento público, discussões envolvendo a Reforma Tributária estão em curso atualmente no Congresso Nacional, com potenciais alterações sensíveis em matéria tributária nos anos subsequentes. Diante disso, entendemos que alterações na legislação tributária, inclusive decorrentes da Reforma Tributária, com comprovado impacto às receitas da Concessão serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro pelas formas previstas na Minuta do Contrato de Concessão, observada a exceção da Cl. 22.3.2. Está correto o entendimento? A ANTT firmou os seguintes entendimentos sobre a questão em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais, da BR-262/MG - Rota do Zebu, e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, conforme abaixo: “O Edital fixa, dentre as premissas a serem

consideradas pelos licitantes para elaboração da Proposta Econômica Escrita, o seguinte: “a legislação vigente na data da Proposta Econômica Escrita, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais.” A Minuta do Contrato de Concessão, por sua vez, dispõe que: “O Poder Concedente assume a responsabilidade pelos riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, desde que seu impacto direto na Concessão seja comprovado, com exceção da legislação referente ao imposto sobre a renda.” Diante disso, considerando as atuais discussões da Reforma Tributária no âmbito do Congresso Nacional, entendemos que alterações na legislação tributária que impactem os tributos incidentes sobre as receitas com comprovado impacto à Concessão serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro pelas formas previstas na Minuta do Contrato de Concessão. Está correto o entendimento? Sobre o tema, recentemente no âmbito do projeto da BR- 040/GO/MG Rota dos Cristais a ANTT firmou o seguinte entendimento em Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos: “29. Item 10.3 do Edital Foi aprovada na Câmara dos Deputados a PEC nº 45/2019 (“Reforma Tributária”), a qual, observado o prazo de transição nela previsto, até 2033, promove profunda alteração na matriz tributária aplicável aos investimentos e custos bem como às receitas do projeto consistente na (i) substituição dos atuais ICMS, ISSQN, IPI, PIS e COFINS por novos tributos designados como IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços). No contexto da Rota dos Cristais, de acordo com o Edital de Concessão 02 / 2024, as Propostas Econômicas Escritas devem considerar, entre outras premissas, todos os tributos atualmente em vigor, desconsiderando qualquer benefício fiscal (Item 10.3.I), a alíquota de 5% para o ISSQN sobre a receita anual de pedágio (Item 10.3.II) bem como o benefício fiscal do REIDI até o prazo final da concessão (Item. 10.3.VII). Conforme Contrato, a Concessionária é responsável pelos encargos tributários aplicáveis (Cláusula 15.7), sendo que o Poder Concedente é responsável, dentre outros, pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: “O Poder Concedente assume a responsabilidade pelos riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, desde que seu impacto direto na Concessão seja comprovado, com exceção da legislação referente ao imposto sobre a renda.” (Cláusula 22.3.2). Além disso, consoante a matriz tributária atual, as receitas de pedágio estão sujeitas ao ISSQN à alíquota de 5% e ao Pis/COFINS à alíquota de 3,65%. Embora PEC acima referida não tenha sido regulamentada, sinalizam-se alíquotas no patamar de 25% sobre a receita, ou até superior, o que representa um impacto substancial sobre os custos, investimentos e sobre a receita do projeto, potencialmente capaz de afetar a capacidade financeira da Concessionária em arcar com suas obrigações, caso não haja a recomposição do equilíbrio contratual de forma concomitante ao início de vigência da nova matriz tributária. Neste contexto, indaga-se: a) É correto entender que as alterações na legislação tributária que impactem os tributos incidentes sobre as receitas serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro? b) No cenário de se implementar uma alteração tributária da envergadura como a que está ora em discussão no âmbito do Congresso, é correto assumir que o Poder Concedente revisará a tarifa mediante a aplicação do Fator C de forma concomitante ao início de vigência das novas alíquotas e tributos, conforme o previsto na Cláusula 23.4.2 (ii) do Contrato? c) É correto entender que as alterações na legislação tributária que impactem os tributos incidentes

sobre os custos e os investimentos serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro? Tendo em vista que a redação da Cláusula 23.4.2 do Contrato não estabelece de forma específica como se dará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no caso de alteração na legislação tributária que afete os custos e investimentos da Concessionária, indaga-se como se dará a recomposição neste caso? Respostas: Conforme dispõe a subcláusula 22.2 da minuta de Contrato, o Poder Concedente é responsável pelos riscos relacionados a alterações na legislação e regulamentação ou a superveniência de jurisprudência vinculante, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação de imposto sobre a renda. No tocante aos questionamentos apresentados, esclarece-se que: a) Sim, está correto o entendimento. b) O entendimento está parcialmente correto. A forma e o momento de implementação de reequilíbrio deverão ser analisados diante do caso concreto, para que os mecanismos adotados sejam apropriados aos impactos. Nos termos do Contrato de Concessão, poderão ser realizados reequilíbrios a posteriori, diante da materialização do risco elencado na subcláusula 22.2.4, assim como poderá ser realizado ajuste contratual amplo para comportar os impactos vindouros das alterações legais, ou ainda uma combinação de ambas as soluções e outras medidas regulatórias. c) A materialização do risco relativo à subcláusula 22.2.4 deverá ter os seus efeitos demonstrados com a devida aplicação de recursos nos objetos afetados à execução contratual (custos e investimentos), caso ocorram. Eventual recomposição de reequilíbrio do risco em questão deverá ser tratada diante do caso concreto, considerando os impactos e a materialização dos riscos sobre os custos e investimentos. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, se devida, ocorrerá mediante um ou mais mecanismos admitidos no Contrato de Concessão, a critério da ANTT, conforme admite a legislação aplicável e o regramento contratual.” (Resposta nº 29, Protocolo nº 50505.049327/2024-52, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024) Respostas: Sim, está correto o entendimento. Conforme dispõe a subcláusula 22.2 da minuta de Contrato, o Poder Concedente é responsável pelos riscos relacionados a alterações na legislação e regulamentação ou a superveniência de jurisprudência vinculante, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação de imposto sobre a renda.” (item 8, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; Item 1, Protocolo nº 50500.176019/2024-49 e item 2, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** -----

### **3. Cl. 5.71, 5.7.2 e 5.7.2.3, Minuta do Contrato de Concessão**

A respeito do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Condicionantes de Licenças Ambientais, a Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “5.7.1 A Concessionária considerou

na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de cumprimento das condicionantes de licenças ambientais, o montante de R\$ 140.284.051,49 (cento e quarenta milhões, duzentos e oitenta e quatro mil e cinquenta e um reais e quarenta e nove centavos), na data-base de janeiro de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT. 5.7.2 A Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 5.1.3, sendo realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro correspondente a 80% (oitenta por cento) do valor efetivamente aplicado que exceder o montante previsto na subcláusula 5.7.1, por meio de Notificação de Reequilíbrio, com o uso de Recursos Vinculados, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT. 5.7.2.3 Na hipótese de os valores despendidos e previstos não ultrapassarem o montante citado na subcláusula 5.7.1 até o término do 10º Ano de Concessão, haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do saldo remanescente.” Diante disso, entendemos que eventuais custos adicionais atrelados ao cumprimento das condicionantes de licenças ambientais ocorridos após o 10º Ano de Concessão por motivo ou evento não imputável à Concessionária serão reequilibrados, observado o Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Condicionantes de Licenças Ambientais da Cl. 5.7.2 descrito acima. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais, da BR-262/MG - Rota do Zebu e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “De acordo com a cláusula 5.7.2.3 da Minuta de Contrato, na hipótese de os valores despendidos e previstos não ultrapassarem o montante citado na subcláusula 5.7.1 até o término do 10º (décimo) Ano de Concessão, haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do saldo remanescente. Caso por algum motivo alheio à gestão da Concessionária, eventual custo ou despesa necessária ou decisão judicial que ocorra após o 10º ano de concessão, entendemos que haverá reequilíbrio econômico-financeiro respeitando o mecanismo de compartilhamento definido na cláusula 5.7.2. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar. Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Todos os custos associados aos estudos, projetos e planos que visem atender unicamente às condicionantes ambientais decorrentes do licenciamento ambiental poderão constar na prestação de contas da verba de condicionantes ambientais submetida à ANTT. No caso de estudos ou outros custos associados ao cumprimento das condicionantes ambientais após o 10º ano, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma definida na subcláusula 5.7.2, sendo que eventuais valores revertidos ao Poder Concedente serão restituídos até o limite da subcláusula 5.7.1, a partir do qual a compensação em favor da Concessionária será de 80% dos custos incorridos.” (Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024 e Item 3, Protocolo 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024) “Entendemos que os custos dos estudos complementares solicitados por órgãos de licenciamento, referente às condicionantes do licenciamento, estão considerados nos termos da cláusula 5.7. Sendo assim, o

compartilhamento de riscos relacionado com esses custos se aplica até o final do 10º Ano de Concessão. Está correto o entendimento? Caso estes estudos forem solicitados após o 10º Ano de Concessão, sem causa imputável para a Concessionária, ainda assim a Concessionária deverá se responsabilizar pela totalidade custos dos estudos e das ações a eles relacionadas? Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Todos os custos associados aos estudos, projetos e planos que visem atender unicamente às condicionantes ambientais decorrentes do licenciamento ambiental poderão constar na prestação de contas da verba de condicionantes ambientais submetida à ANTT. No caso de estudos ou outros custos associados ao cumprimento das condicionantes ambientais após o 10º ano, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma definida na subcláusula 5.7.2, sendo que eventuais valores revertidos ao Poder Concedente serão restituídos até o limite da subcláusula 5.7.1, a partir do qual a compensação em favor da Concessionária será de 80% dos custos incorridos.” (Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024)

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Todos os custos associados aos estudos, projetos e planos que visem atender unicamente às condicionantes ambientais decorrentes do licenciamento ambiental poderão constar na prestação de contas da verba de condicionantes ambientais submetida à ANTT.

Se até o término do 10º ano de Concessão, houver saldo remanescente, haverá a recomposição desse montante.

Conforme o tratamento das subcláusulas 5.7.2.3 e 5.7.2.4, no caso de estudos ou outros custos associados ao cumprimento das condicionantes ambientais após o 10º ano, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de 100% dos valores despendidos até que seja alcançado o montante indicado na subcláusula 5.7.1, em caso de haver saldo remanescente até o término do referido ano. Caso os valores excedam esse total, haverá o compartilhamento do saldo restante na forma da subcláusula 5.7.2, com a compensação em favor da Concessionária de 80% dos custos incorridos.

#### **4. Cl. 18.6.4, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “18.5.3 A Concessionária deverá apurar e encaminhar à ANTT os cálculos e demonstrativos referentes à diferença entre (i) o somatório dos valores apurados a título da perda de Receita Tarifária Líquida relativa ao Desconto de Usuário Frequente durante o respectivo ano e (ii) a perda de da Receita Tarifária estimada na subcláusula 19.5.2 para o mesmo período, em até 1 (um) mês após o final de cada Ano de Concessão. 18.5.4 A Concessionária será compensada anualmente, no âmbito da Revisão Ordinária, pela variação da

Receita Tarifária Líquida, deduzidos os Recursos Vinculados, decorrente da aplicação do Desconto de Usuário Frequente por meio da Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequente. (i) Os valores de Desconto de Usuário Frequente concedidos aos usuários e as informações relativas ao respectivo tráfego real deverão ser informados à ANTT mensalmente, em até 7 (sete) dias contados no fim de cada mês calendário, devendo a ANTT emitir a respectiva Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequente em até 10 (dez) dias, contados do recebimento de notificação da Concessionária. (ii) As informações apresentadas na forma do item (i) acima serão consideradas mensalmente pela ANTT, independentemente de checagem, para fins de expedição da Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequente, desde que acompanhadas de declaração de veracidade firmada por representante da Concessionária e apresentadas no formato definido pela ANTT. (iii) Anualmente, no âmbito da Revisão Ordinária, os valores compensados na aplicação do Desconto de Usuário Frequente serão objetos de checagem e de eventual reavaliação pela ANTT, sendo que eventuais ajustes necessários serão realizados: (...)” Com base no exposto acima, entendemos que o procedimento de emissão da Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequente pela ANTT será realizado mensalmente, com base nas informações de valores de desconto concedidos e respectivo tráfego real encaminhadas também mensalmente pela Concessionária, na forma das Cl. 18.5.4.(i) e Cl. 18.5.4.(ii), sem prejuízo (i) do envio dos cálculos e demonstrativos em até 1 mês após o final de cada Ano de Concessão pela Concessionária, conforme previsto na Cl. 18.5.3., bem como (ii) da checagem e eventual reavaliação pela ANTT e, conforme cabível, (iii) da efetivação de compensações no âmbito da Revisão Ordinária (Cl. 18.5.4.(iii)). Está correto o entendimento? Sobre o tema, a ANTT firmou o seguinte entendimento no âmbito do projeto dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná: “Resposta: Sim, o entendimento está correto. A ANTT emitirá mensalmente a Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequente em até 10 (dez) dias após a concessionária informar os valores de Desconto de Usuário Frequente concedidos.” (Item 9, Protocolo 50500.176021/2024-1, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 5/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. A ANTT emitirá mensalmente a Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequente em até 10 (dez) dias após a concessionária informar os valores de Desconto de Usuário Frequente concedidos.

## **5. Cl. 9.1, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “9.1 Deverá ser contratado, pela Infra S.A., Verificador acreditado como organismo de avaliação da conformidade, na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017, alterada pela Portaria Inmetro nº 39, de 06 de fevereiro de 2020, ou posterior regulamento aplicável sobre inspeção por organismo acreditado. 9.1.2 A Infra S.A. deverá apresentar lista tríplice de Verificadores, em ordem de preferência, para homologação pela ANTT.” Ante a omissão no Edital, Minuta do Contrato de Concessão e Anexos,

favor esclarecer qual será o prazo máximo para conclusão do procedimento de contratação do Verificador pela Infra S.A., incluindo a homologação pela ANTT da lista tríplice apresentada, conforme disposições acima. Em adição, entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por impactos decorrentes do atraso e/ou demora na conclusão no procedimento de contratação do Verificador pela Infra S.A. por motivo não imputável à Concessionária. Está correto o entendimento? Sobre o tema, a ANTT firmou o seguinte entendimento no âmbito do projeto dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná: “Resposta: A Infra S.A. deverá contratar o Verificador em tempo hábil para realizar as obrigações estabelecidas no contrato. Contudo, em caso de atraso na contratação do Verificador pela Infra S.A., a Contratada poderá contratar diretamente o Verificador, na forma da cláusula 9.2.1 da minuta de contrato. O entendimento quanto à responsabilidade está correto. Contudo, a Concessionária deverá demonstrar a impossibilidade de contratar o Verificador na forma da cláusula 9.2.1. (Item 11, Protocolo 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 5/2024)

**Respostas:** A Infra S.A. deverá contratar o Verificador em tempo hábil para realizar as obrigações estabelecidas no contrato. Contudo, em caso de atraso na contratação do Verificador pela Infra S.A., a Contratada poderá contratar diretamente o Verificador, na forma da cláusula 9.2.1 da minuta de contrato. O entendimento quanto à responsabilidade está correto. Contudo, a Concessionária deverá demonstrar a impossibilidade de contratar o Verificador na forma da cláusula 9.2.1.

## **6. Cl. 9.1, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“21.2.3 Regras específicas sobre o risco de variação da Receita Tarifária: (...)

(v) a ocorrência de um fato do príncipe ou fato da administração que resulte em efeitos extraordinários na Receita Tarifária é um risco alocado ao Poder Concedente;

21.5.2 O Poder Concedente assume a responsabilidade pelos seguintes riscos relacionados ao cumprimento das obrigações contratuais, cuja ocorrência ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato:

(iii) ocorrência de fato do príncipe, fato da administração que provoque impacto nos custos para a execução do Contrato de Concessão;”

Em vista das disposições acima, entendemos que impactos na receita tarifária e nos custos para execução do Contrato de Concessão em virtude de fato do príncipe ou fato da

administração são riscos alocados ao Poder Concedente, uma vez que a Concessionária não detém nenhuma ingerência sobre a materialização de fatos do príncipe ou da administração, não detendo meios para gerenciar ou mitigar tais riscos. Está correto o entendimento? Sobre o tema, a ANTT firmou o seguinte entendimento no âmbito do projeto dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná: “Resposta: Sim, o entendimento está correto (Item 12, Protocolo 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 5/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

## **7. Cl. 9.1 e 9.10, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“9.1 Deverá ser contratado, pela Infra S.A., Verificador acreditado como organismo de avaliação da conformidade, na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017, alterada pela Portaria Inmetro nº 39, de 06 de fevereiro de 2020, ou posterior regulamento aplicável sobre inspeção por organismo acreditado. 9.10 O Verificador terá o seguinte escopo de atuação no âmbito do Contrato: (...)”

Entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventual descumprimento de prazos ou obrigações pelo Verificador e/ou pela Infra S.A., quando a Concessionária não tenha contribuído ou dado causa para tais descumprimentos. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais, da Rota do Zebu e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (item 7, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; e item 8, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024 e Item 15, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de respostas aos pedidos de esclarecimentos, Edital de Concessão nº 5/2024).

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

## **8. Cl. 26.6.2 e 26.6.3, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“26.6.2 As ações propostas no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT deverão ser implementadas pela Concessionária com recursos vinculados depositados na Conta de Ajustes. 26.6.3 Os custos dos

estudos e de elaboração do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental deverão ser custeados pela Concessionária.” Com base nessas disposições, entendemos que a totalidade dos custos e investimentos da Concessionária com destinação às ações do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT serão ressarcidos à Concessionária, com exceção dos custos especificados na cláusula 26.6.3 da Minuta do Contrato de Concessão. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-381/MG, BR- 040/GO/MG - Rota dos Cristais e da BR-262/MG - Rota do Zebu e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “De acordo com a cláusula 27.6.2 da Minuta de Contrato, as ações propostas no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT deverão ser implementadas pela Concessionária com recursos vinculados depositados na Conta de Ajuste. Entendemos que 100% dos custos e investimentos da Concessionária com destinação ao Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental serão ressarcidos à Concessionária, exceto os especificados na cláusula 27.6.3 do Contrato. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar. Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 19, Protocolo nº 50505.031779/2024-88, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; e item 20, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; item 24, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024) “(...) Respostas: Sim, o entendimento está correto” (Item 16, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, e item 17, protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 5/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

## **9. Cl. 11.1.3 e 13.5, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “11.1.3 Durante os 5 (cinco) últimos Anos de Concessão, a alíquota de Recursos Vinculados será aumentada em 5% (cinco por cento), a título de garantia, para que as intervenções necessárias ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho e dos Parâmetros Técnicos exigidos no PER sejam cumpridas ao final do Prazo da Concessão. 13.5 Os valores depositados nas Contas da Concessão deverão ser aplicados pelo Banco Depositário em títulos públicos federais atrelados à taxa SELIC, ou em fundos de investimentos atrelados aos títulos públicos federais ou à taxa SELIC, desde que compatíveis com as obrigações de transferência previstas no regramento relacionado às Contas da Concessão.” Com base em tais disposições, entendemos que o montante correspondente à Cl. 11.1.3, será integralmente devolvido à Concessionária em caso de cumprimento de suas

obrigações, incluindo seu total rendimento neste período decorrente da aplicação pelo Banco Depositário em Títulos Públicos Federais atrelados à taxa SELIC ou similar, nos termos da Cl. 13.5. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se “Considerando a alíquota de 5% (cinco por cento) de Recursos Vinculados que serão acrescidos nos últimos 5 (cinco) anos do Prazo de Concessão, o montante correspondente será integralmente devolvido à Concessionária em caso de cumprimento das obrigações. Adicionalmente, como previsto na cláusula 13.5, os valores depositados nestas Contas da Concessão deverão ser aplicados pelo Banco Depositário em Títulos Públicos Federais atrelados à taxa SELIC ou similar. Portanto, entende-se que o valor a ser integralmente devolvido à Concessionária incluirá seu total rendimento neste período. Está correto o entendimento? Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 22, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024) “(...) Respostas: Sim, o entendimento está correto” (Item 18, protocolo nº 50500.176021/2024-18 Ata de respostas aos pedidos de esclarecimento, Edital de Concessão nº 5/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **10. Cl. 12.1, 12.1.5 e 12.4, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“12.1 Os Recursos Vinculados serão constituídos por transferências oriundas da Conta Centralizadora e da Conta de Aporte para as Contas da Concessão, nos termos previstos neste Contrato, por aportes de terceiros, públicos ou privados, ou provenientes de outros contratos de concessão, conforme decisão do Poder Concedente, com utilização destinada exclusivamente às seguintes finalidades: (...)

12.1.5 atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária, em caso de saldo relevante de Recursos Vinculados;

12.4 O Banco Depositário deverá transferir, na periodicidade a ser definida no Contrato de Administração de Contas da Concessão, que não poderá ser superior à mensal, os Recursos Vinculados em função da Receita Bruta observada, da Conta Centralizadora para as Contas da Concessão conforme as definições das subcláusulas anteriores, encaminhando imediatamente à ANTT os comprovantes das transferências efetuadas.”

Com isso, entendemos que eventuais compensações para atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária com uso dos Recursos Vinculados, mediante transferência de

recursos da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação da Concessionária, deverão ocorrer em periodicidade inferior ou igual à mensal. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG – Rota dos Cristais, da Rota do Zebu e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “Como se vê na cláusula 12.1 “Os Recursos Vinculados serão constituídos por transferências oriundas da Conta Centralizadora e da Conta de Aporte para as Contas da Concessão, nos termos previstos neste Contrato, por aportes de terceiros, públicos ou privados, ou provenientes de outros contratos de concessão, conforme decisão do Poder Concedente, com utilização destinada exclusivamente às seguintes finalidades: (...) 12.1.5 atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária, em caso de saldo relevante de Recursos Vinculados;” Entende-se que a ANTT utilizaria os Recursos Vinculados para atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária, a partir da transferência dos recursos da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação da Concessionária em periodicidade inferior ou igual à mensal. Está correto o entendimento? Caso negativo, favor esclarecer. Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 25, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; item 30, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; e Item 18, Protocolo nº 50500.176019/2024-49 e Item 19, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de esclarecimento, Edital de Concessão nº 5/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

## **11. Cl. 21.1.2 e 21.8, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“21.1.2 Os efeitos extraordinários de eventos que impactem exclusivamente as variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária da Concessão, inclusive nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, conforme disciplinado na subcláusula 21.8.

21.8.1 Os riscos a seguir serão partilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente somente se o total da somatória dos seus impactos exceder 2% (dois por cento) da Receita Tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão:

(i) riscos residuais, conforme estabelecido na subcláusula 21.7;

(ii) efeitos extraordinários relacionados a variações nos preços de insumos e no volume de tráfego, conforme estabelecido na subcláusula 21.1.2.”

Com base em tais disposições, entendemos que onde se lê ""variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária"", deve-se ler ""variações nos preços de insumos e/ou a Receita Tarifária"". Está correto o entendimento? Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e da BR-262/MG - Rota do Zebu e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (item 34, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; item 40, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024 e Item 19, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 5/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

## **12. Cl. 21.1.2.i e 21.5.1.ii, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“21.1.2 Os efeitos extraordinários de eventos que impactem exclusivamente as variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária da Concessão, inclusive nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, conforme disciplinado na subcláusula 21.8.

(i) A caracterização dos efeitos extraordinários será baseada em tratamento estatístico, nos termos da regulamentação da ANTT

21.5.1 A Concessionária assume integral e exclusivamente a responsabilidade pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, os quais, caso ocorram, não serão considerados como causa de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato: (...) (ii) ocorrência de caso fortuito ou força maior, salvo nas hipóteses da subcláusula 21.1.2 ou caso o fato gerador não seja segurável no Brasil por, no mínimo, duas seguradoras, 2 (dois) anos antes da data da ocorrência, conforme registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) ou órgão que venha a substituí-la. Serão considerados casos fortuitos ou força maior eventos tais como, mas não se limitando a; (...)”

Entendemos que, quando ocorrerem impactos de caso fortuito ou força maior não cobertos pelos seguros referidos na cláusula 21.5.1 (ii), o risco será alocado ao Poder Concedente, exceto nas hipóteses da subcláusula 21.1.2. Está correto o entendimento? Ressaltamos que a ANTT confirmou esse entendimento no âmbito do projeto da Rota do Zebu, reiterado na licitação dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (Item 20, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 05/2024): “PERGUNTA Na

cláusula 22.5.1 ii, entendemos que a Concessionária deverá assumir a responsabilidade em caso de ocorrência de caso fortuito ou força maior, exceto: (i) salvo nas hipóteses da subcláusula 22.1.2 ou (ii) caso o fato gerador não seja segurável no Brasil por, no mínimo, duas seguradoras, 2 (dois) anos antes da data da ocorrência, conforme registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) ou órgão que venha a substituí-la. a. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer. b. Em relação ao item (ii) acima, conforme previsto nos contratos de concessão anteriores, a responsabilidade é integralmente alocada ao Poder Concedente. Está correto este entendimento? RESPOSTA a. O entendimento está correto; b. O entendimento está parcialmente correto. A responsabilidade é integralmente alocada ao Poder Concedente apenas para eventos que não se enquadrem nas hipóteses da subcláusula 22.1.2, que preveem o tratamento específico da subcláusula 22.8 para os efeitos extraordinários que impactem exclusivamente as variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária.” (item 35, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas a Pedidos de Esclarecimentos, Edital nº 03/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

### **13. Cl. 5.7.1, 5.7.2 e 21.6.3, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de cumprimento das condicionantes de licenças ambientais, o montante de R\$ 140.284.051,49 (cento e quarenta milhões, duzentos e oitenta e quatro mil e cinquenta e um reais e quarenta e nove centavos), na data-base de janeiro de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT.

5.7.2 A Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 5.1.3, sendo realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro correspondente a 80% (oitenta por cento) do valor efetivamente aplicado que exceder o montante previsto na subcláusula 5.7.1, por meio de Notificação de Reequilíbrio, com o uso de Recursos Vinculados, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT.

21.6.3 Os riscos associados à variação nos e custos e investimentos para cumprir as condicionantes das licenças, permissões e autorizações da Concessão serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, da seguinte forma:

(a) a Concessionária assume integralmente os custos até o limite estabelecido na subcláusula 5.7.1, além de 20% (vinte por cento) do valor que exceder esse limite; e

(b) o Poder Concedente assume a responsabilidade por 80% (oitenta por cento) do valor que ultrapassar o limite estabelecido na subcláusula 5.7.1, devendo promover o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato”

Em que pese a sistemática de compartilhamento prevista nos dispositivos acima, entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por aumento de custos e/ou atrasos no cumprimento das condicionantes de licenças ambientais e das obrigações decorrentes em virtude de alterações nos projetos determinadas pela ANTT ou decorrentes de fato da administração. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “Segundo a cláusula 22.6.3., os riscos associados à variação nos custos e investimentos para cumprir as condicionantes das licenças, permissões e autorizações da Concessão serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, da seguinte forma: (i) A Concessionária assume integralmente os custos até o limite estabelecido na subcláusula 5.7.1, além de 20% (vinte por cento) do valor que exceder esse limite; e (ii) O Poder Concedente assume a responsabilidade por 80% do valor que ultrapassar o referido limite. Apesar de ser um risco compartilhado, entende-se que, no caso de eventuais atrasos decorrentes de alterações de projetos propostos ou impostos pela ANTT, a Concessionária não será responsabilizada. Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. Respostas: Sim, o entendimento está correto. Na forma da subcláusula 22.5.2 (iii), o aumento dos custos associados à execução do Contrato por um fato da administração é um risco alocado ao Poder Concedente.” (item 55, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024) “(...) Respostas: Caso as alterações nos projetos determinadas pela ANTT sejam enquadradas como fato da administração ou que efetivamente alterem o escopo inicialmente contratado, os custos deverão ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em sua integralidade. Contudo, se as alterações determinadas pela ANTT se restringirem ao enquadramento dos projetos às exigências legais, contratuais, regulamentares normativas ou a quaisquer outros requisitos que o contrato seja vinculado, segue-se a regra ordinária de compartilhamento entre as partes” (Item 21, Protocolo nº 50500.176019/2024-49 e Item 22, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 5/2024)

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Caso as alterações nos projetos determinadas pela ANTT sejam enquadradas como fato da administração ou que efetivamente alterem o escopo inicialmente contratado, os custos deverão ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em sua integralidade. Contudo, se as alterações determinadas pela ANTT se restringirem ao enquadramento dos projetos às exigências legais, contratuais, regulamentares normativas ou a quaisquer outros requisitos que o contrato seja vinculado, segue-se a regra ordinária de compartilhamento entre as partes.

#### **14. Cl. 6.2.1, 6.2.4, 6.3.1 e 6.3.1.1, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“6.2.1 A Concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do Sistema Rodoviário por todo o período da Concessão, adotando as providências necessárias, inclusive judiciais, à sua regularização e desocupação caso invadida por terceiros, ainda que a invasão tenha ocorrido previamente à Data da Assunção.

6.2.4 A retirada de ocupações irregulares da faixa de domínio, prévias à Data da Assunção, estará sujeita ao regramento de compartilhamento de risco de Desapropriações e Desocupações.

6.3.1 A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de Desapropriação e Desocupação, o montante de R\$ 144.588.360,52 (cento e quarenta e quatro milhões, quinhentos e oitenta e oito mil, trezentos e sessenta reais e cinquenta e dois centavos), na data-base de janeiro de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT..

6.3.1.1 O montante previsto para Desapropriação, Regularização e Desocupação deverá ser utilizado para o custeio dos dispêndios relativos aos atos exclusivamente referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1.”

Para o devido mapeamento da situação de ocupações do Sistema Rodoviário, avaliação da aplicabilidade do montante previsto na Cl. 6.3.1 a ser considerado na Proposta Econômica, planejamento de custos e, conseqüentemente, formulação das propostas pelos licitantes, é necessária a análise do status atual de ocupações irregulares situadas na faixa de domínio. Em vista disso, entendemos que esta d. Comissão de Outorga disponibilizará mapeamento atualizado de ocupações irregulares situadas na faixa de domínio do Sistema Rodoviário. Está correto o entendimento? Independentemente da resposta, favor informar números de processos administrativos, endereços eletrônicos e demais meios para acesso às informações atualizadas sobre as ocupações irregulares situadas na faixa de domínio do Sistema Rodoviário.

**Respostas:** Conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. A Concessionária deverá elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER. Informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto à operadora anterior e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta, nos termos do item 2.5 do Edital.

## **25. Cl. 5.1 a 5.7, Minuta de Contrato de Concessão**

A Minuta de Contrato de Concessão determina na Cl. 5.1.3 que cabe à Concessionária “cumprir todas as condicionantes já existentes, ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis, inclusive referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, e arcar com a integralidade dos custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou pelo Poder Concedente, observando o compartilhamento de risco previsto na subcláusula 5.7”. Considerando essa disposição e o espectro amplo de obrigações afetas à obtenção de licenças e autorizações pela Concessionária, conforme se depreende das Cl. 5.1 a 5.7, para a devida análise do Projeto, mapeamento de riscos, planejamento de custos e, conseqüentemente, formulação das propostas pelos licitantes, será necessária a análise do prazo de vencimento das licenças vigentes bem como das obrigações e condicionantes ambientais existentes a serem cumpridas. Em vista disso, entendemos que esta d. Comissão de Outorga disponibilizará todas as licenças ambientais, termos de ajustamento de conduta, termos de compromisso de regularização ambiental e termos de acordo judicial atualmente vigentes envolvendo obrigações e condicionantes ambientais para o trecho rodoviário objeto da Concessão. Está correto o entendimento? Ressalta-se que em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da da BR-262/MG - Rota do Zebu, a ANTT informou o seguinte: “(...) Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Esclarece-se que compete à concessionária conduzir as atividades de licenciamento ambiental perante os órgãos competentes. Informa-se que a relação das licenças e autorizações ambientais identificadas e disponibilizadas no âmbito da estruturação é apresentada de forma referencial e não solicitada por terceiros ou pelo Poder Concedente, observando o compartilhamento de risco previsto na subcláusula 5.7”. Considerando essa disposição e o espectro amplo de obrigações afetas à obtenção de licenças e autorizações pela Concessionária, conforme se depreende das Cl. 5.1 a 5.7, para a devida análise do Projeto, mapeamento de riscos, planejamento de custos e, conseqüentemente, formulação das propostas pelos licitantes, será necessária a análise do prazo de vencimento das licenças vigentes bem como das obrigações e condicionantes ambientais existentes a serem cumpridas. Em vista disso, entendemos que esta d. Comissão de Outorga disponibilizará todas as licenças ambientais, termos de ajustamento de conduta, termos de compromisso de regularização ambiental e termos de acordo judicial atualmente vigentes envolvendo obrigações e condicionantes ambientais para o trecho rodoviário objeto da Concessão. Está correto o entendimento? Ressalta-se que em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da da BR-262/MG - Rota do Zebu, a ANTT informou o seguinte: “(...) Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Esclarece-se que compete à concessionária conduzir as atividades de licenciamento ambiental perante os órgãos competentes. Informa-se que a relação das licenças e autorizações ambientais identificadas e

disponibilizadas no âmbito da estruturação é apresentada de forma referencial e não solicitada por terceiros ou pelo Poder Concedente, observando o compartilhamento de risco previsto na subcláusula 5.7". Considerando essa disposição e o espectro amplo de obrigações afetas à obtenção de licenças e autorizações pela Concessionária, conforme se depreende das Cl. 5.1 a 5.7, para a devida análise do Projeto, mapeamento de riscos, planejamento de custos e, conseqüentemente, formulação das propostas pelos licitantes, será necessária a análise do prazo de vencimento das licenças vigentes bem como das obrigações e condicionantes ambientais existentes a serem cumpridas. Em vista disso, entendemos que esta d. Comissão de Outorga disponibilizará todas as licenças ambientais, termos de ajustamento de conduta, termos de compromisso de regularização ambiental e termos de acordo judicial atualmente vigentes envolvendo obrigações e condicionantes ambientais para o trecho rodoviário objeto da Concessão. Está correto o entendimento? Ressalta-se que em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da da BR-262/MG - Rota do Zebu, a ANTT informou o seguinte: "(...) Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Esclarece-se que compete à concessionária conduzir as atividades de licenciamento ambiental perante os órgãos competentes. Informa-se que a relação das licenças e autorizações ambientais identificadas e disponibilizadas no âmbito da estruturação é apresentada de forma referencial e não vinculativa. As licenças vigentes e demais autorizações, bem com o Termo de Compromisso Ambiental, podem ser acessados pelo endereço: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-de-concessoes/concebra/documentos-de-gestao/licenciamento-ambiental>. Ressalta-se, ainda, que as informações relativas às licenças e autorizações ambientais são de domínio público, sendo disponibilizadas pelos órgãos ambientais competentes, seguindo os princípios da administração pública de transparência e publicidade de tais atos." (item 14, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024) Assim, independentemente da resposta ao questionamento acima, favor informar números de processos administrativos, endereços eletrônicos e demais meios para acesso a informações envolvendo licenças ambientais, termos de ajustamento de conduta, termos de compromisso de regularização ambiental e termos de acordo judicial atualmente vigentes envolvendo obrigações e condicionantes ambientais a serem cumpridas pela Concessionária.

**Respostas:** Compete à Concessionária conduzir as atividades de licenciamento ambiental perante os órgãos competentes. Informa-se que a relação das licenças e autorizações ambientais identificadas e disponibilizadas no âmbito da estruturação é apresentada de forma referencial e não vinculativa. Ressalta-se, ainda, que as informações relativas às licenças e autorizações ambientais são de domínio público, sendo disponibilizadas pelos órgãos ambientais competentes, seguindo os princípios da administração pública de transparência e publicidade de tais atos. Todavia, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a

exploração da Concessão. A Concessionária deverá elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER. Informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto à operadora anterior e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta, nos termos do item 2.5 do Edital.

## **26. Cl. 18.6, Minuta de Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“18.6.1 A implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow poderá partir de determinação da ANTT ou proposta da Concessionária, nos termos da legislação aplicável e do disposto neste Contrato.

18.6.4 A critério da Concessionária, o sistema para arrecadação da Tarifa de Pedágio poderá ser substituído pelo sistema Free Flow nos pontos indicados no PER para a implantação de novas praças, mediante sua substituição por pórticos de cobrança, garantido o equilíbrio econômico- financeiro do Contrato.

18.6.5 A aplicação do disposto na subcláusula 18.6.4 está condicionada à publicação de regulamentação específica pela ANTT, que disciplinará: (...)”

Com base nas disposições acima e sem prejuízo dos prazos e obrigações previstos na Minuta do Contrato de Concessão e no PER, bem como da regulamentação específica a ser editada pela ANTT sobre o tema, entendemos que se verificada a vantajosidade do sistema de arrecadação na modalidade Free Flow, com base em juízo de conveniência e oportunidade realizado pela ANTT, poderá haver substituição de praça(s) de pedágio por sistema de Free Flow, respeitados os parâmetros do PER – Volume I. Está correto o entendimento? Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedidos de esclarecimentos apresentados no âmbito dos projetos da BR-262/MG - Rota do Zebu e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (item 18, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024 e item 26, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

## **28. Cl. 4.2.3, 4.2.4 e 8.1.6, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta de Contrato de Concessão dispõe que:

“4.2.3 Eventuais obras do Poder Concedente, cujos contratos estejam em vigor quando da publicação do Edital e não sejam concluídas até a assinatura do Contrato, deverão ser assumidas pela Concessionária na Data da Assunção e concluídas em prazo a ser pactuado com a ANTT, sem direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

4.2.4 Os custos advindos das adequações e complementações das obras executadas pelo Poder Concedente e por outros entes públicos antes da Data da Assunção, inclusive aquelas não concluídas e cujo cumprimento se faça necessário ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER, não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

8.1.6. Os contratos existentes de obras e serviços considerados essenciais à segurança do usuário, em andamento no Sistema Rodoviário na data de assinatura do Contrato, poderão ser mantidos na forma contratada e executados durante a vigência da Concessão.”

Considerando o disposto acima, em especial a eventual necessidade de adequações e complementações de obras anteriores à Data de Assunção, sem direito a reequilíbrio, favor esclarecer se há obras em andamento que se enquadrem nessas hipóteses contratuais. Em caso positivo, considerando que a ANTT possui maiores condições de obter a documentação de forma célere junto ao DNIT e demais órgãos competente, podendo publicar na página do processo para permitir que todos os licitantes tenham acesso à informação, solicitamos a disponibilização de uma listagem completa das obras em andamento que se enquadrem nessas hipóteses contratuais, acompanhada dos projetos e contratos existentes indicados na Cl. 8.1.6, bem como das respectivas licenças e autorizações para a correta avaliação dos licitantes e devida formulação de suas propostas.

**Respostas:** Todas as informações disponíveis aos licitantes podem ser consultadas na página do processo licitatório da ANTT. Esclarece-se que, sem prejuízo de eventual publicação da listagem de contratos vigentes, informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto à Concessionária atual e, com isso, conseguir avaliar eventuais obras e serviços realizados no sistema e considerá-los na elaboração da proposta. Lembramos que, nos termos do item 2.5 do Edital, a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita. Adicionalmente, lembramos que a Proponente Vencedora deverá apresentar Plano de Transição Operacional, conforme disposto no Anexo 19, no qual deverão estar previstos o planejamento de inventário de contratos e prestadores de serviços, assim como do interesse em assumir contratos já existentes, caso seja viável.

## 29. Cl. 15.14, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta de Contrato de Concessão dispõe que:

“15.14 A Concessionária será responsável pela identificação dos usuários que excederem a velocidade permitida na rodovia, devendo apoiar administrativamente a ANTT para a lavratura dos autos de infração e cobrança das multas emitidas, assumindo as seguintes obrigações:

- (i) fornecer as informações necessárias para o preenchimento do auto de infração, para fins de aplicação das penalidades previstas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), provendo sistema de apoio ao processamento de infrações que permita a integração aos sistemas da ANTT e o preenchimento e lavratura eletrônicos da infração; e
- (ii) arcar com os custos e providências relativas à postagem das infrações lavradas pela ANTT”.

Entendemos que a Concessionária poderá ter acesso aos bancos de dados do SENATRAN, DETRAN, CONTRAN entre outros órgãos que detenham os dados necessários para o devido cumprimento dessa obrigação de forma eficaz e tempestiva, observadas as disposições da Lei Federal nº 13.709/2018 (“LGPD”). Está correto o entendimento? Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos da BR-262/MG - Rota do Zebu e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, nestes termos: “Respostas: Sim, o entendimento está correto. O acesso aos sistemas federais mencionados será franqueado conforme regulamentos e entendimentos da Senatran para as finalidades previstas no Contrato.” (item 33, Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024 e item 29, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. O acesso aos sistemas federais mencionados é franqueado conforme regulamentos e entendimentos da SENATRAN para as finalidades previstas no Contrato.

## 30. Cl. 8.2.2, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“8.2.2 Na hipótese de a Concessionária não atender aos Parâmetros de Desempenho constantes da Frente de Recuperação e Manutenção, a ANTT aplicará as penalidades previstas neste Contrato e em regulamentação da ANTT, sem prejuízo da aplicação do Desconto de

Reequilíbrio.”

Entendemos que eventuais penalidades previstas nos termos da Cl. 8.2.2 serão aplicadas apenas em casos de não atendimento dos Parâmetros de Desempenho por motivos imputáveis à Concessionária. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais. Veja-se: “A cláusula 8.2.2 da minuta do Contrato de Concessão prevê que, caso a Concessionária não atenda os Parâmetros de Desempenho constantes da Frente de Recuperação e Manutenção, a ANTT aplicará as penalidades previstas no Contrato de Concessão e em sua regulamentação. Contudo, buscando evitar lacunas interpretativas do Contrato de Concessão, entendemos que tais penalidades, nos termos aplicáveis da cláusula 8.2.2, só serão aplicáveis em caso de não atendimento dos Parâmetros de Desempenho por decorrência de fatos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária. Está correto o nosso entendimento? Respostas: Sim, o entendimento está correto. As penalidades contratuais serão aplicadas pelo descumprimento das disposições do Contrato e seus Anexos, e do Edital e Anexos do Edital, garantida a prévia defesa, a ampla defesa e o contraditório da Concessionária para apuração de eventuais responsabilidades. Caso reste comprovado que os descumprimentos não ocorreram por motivos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária, não haverá a aplicação de multas pela ANTT. No caso de riscos relativos ao cumprimento das obrigações contratuais, cita-se oportunamente as subcláusulas 22.5.1 (i) e 22.5.2 (ii) da Matriz de Risco da minuta contratual.” (item 10, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024) O entendimento foi reiterado pela ANTT no âmbito do projeto dos Lotes 3 e 6 de Rodovia do Paraná: “Respostas: O entendimento está correto. As penalidades previstas nos termos da Cl. 8.2.2 serão aplicadas nos casos de não atendimento dos Parâmetros de Desempenho por motivos imputáveis à Concessionária ou por eventuais riscos assumidos pela Concessionária em conformidade com a matriz de risco contratual” (item 31, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024

**Respostas:** O entendimento está correto. As penalidades previstas nos termos da Cl. 8.2.2 serão aplicadas nos casos de não atendimento dos Parâmetros de Desempenho por motivos imputáveis à Concessionária ou por eventuais riscos assumidos pela Concessionária em conformidade com a matriz de risco contratual.

### **32. Cl. 8.3.4, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que:

“8.3.4 Na hipótese de a Concessionária não concluir as obras ou não disponibilizar os serviços nos prazos e com parâmetros previstos no PER, a ANTT aplicará as penalidades previstas neste Contrato e na regulamentação da ANTT, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, que se dará mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio.”

Entendemos que eventuais penalidades previstas nos termos da Cl. 8.3.4 serão aplicadas apenas em casos de não conclusão das obras ou não disponibilização dos serviços nos prazos e de acordo com parâmetros previstos no PER por motivos imputáveis à Concessionária. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “A cláusula 8.3.4 da minuta do Contrato de Concessão prevê que, caso a Concessionária não conclua as obras ou não disponibilize os serviços nos prazos e com parâmetros previstos no PER, a ANTT aplicará as penalidades previstas no Contrato de Concessão e em sua regulamentação. Contudo, buscando evitar lacunas interpretativas do Contrato de Concessão, entendemos que tais penalidades, nos termos aplicáveis da cláusula 8.3.4, só serão aplicáveis em caso de não atendimento destes requisitos por decorrência de fatos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária. Está correto o nosso entendimento? Respostas: Sim, o entendimento está correto. As penalidades contratuais serão aplicadas pelo descumprimento das disposições do Contrato e seus Anexos, e do Edital e Anexos do Edital, garantida a prévia defesa, a ampla defesa e o contraditório da Concessionária para apuração de eventuais responsabilidades. Caso reste comprovado que os descumprimentos não ocorreram por motivos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária, não haverá a aplicação de multas pela ANTT” (item 11, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024 e item 32, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. As penalidades contratuais serão aplicadas pelo descumprimento das disposições do Contrato e seus Anexos, e do Edital e Anexos do Edital, garantida a prévia defesa, a ampla defesa e o contraditório da Concessionária para apuração de eventuais responsabilidades. Caso reste comprovado que os descumprimentos não ocorreram por motivos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária, não haverá a aplicação de multas pela ANTT.

### **33. Cl. 11.8, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que:

“11.8 Sempre que a ANTT utilizar a Garantia de Execução do Contrato, a Concessionária deverá

proceder à reposição do valor utilizado, recompondo o seu montante integral, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data de sua utilização, sendo que, durante este prazo, a Concessionária não estará eximida das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato.”

Em que pese a obrigação de a Concessionária repor os valores de Garantia de Execução nos termos da Cl. 11.8, entendemos que os valores de eventual Garantia de Execução recomposta não poderão ser utilizados para cobrir despesas decorrentes de decisão administrativa definitiva anterior à execução da Garantia de Execução recomposta pela ANTT. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “Respostas: O entendimento está correto. A Garantia de Execução recomposta não será utilizada para cobrir despesas que possuam decisão administrativa definitiva em momento anterior à sua execução pela ANTT.” (item 13, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024 e item 33, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** O entendimento está correto. A Garantia de Execução recomposta não será utilizada para cobrir despesas que possuam decisão administrativa definitiva em momento anterior à sua execução pela ANTT.

#### **34. Cl. 12.8, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que:

“12.8 O Poder Concedente poderá utilizar, a seu critério, o auxílio de auditoria por ele contratada para apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Recursos Vinculados, sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis.”

Entendemos que a Concessionária também poderá realizar auditoria, às suas expensas, para apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Recursos Vinculados, conforme Cl. 12.8, sem prejuízo de eventual auditoria realizada pelo Poder Concedente, já que a Concessionária não possui ingerência sobre as movimentações das Contas da Concessão pelo Banco Depositário. Está correto o entendimento? Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG- Rota dos Cristais e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (item 15, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024 e item 34, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024).

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

### **35. Cl. 30.6, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que:

“29.6 A ANTT deverá encaminhar aos Financiadores, com periodicidade anual, o Relatório de Situação Regulatória, o qual deverá conter, dentre outras julgadas pertinentes pela ANTT, as seguintes informações: (...)”

Considerando o disposto acima e disposições da Minuta do Contrato envolvendo a apresentação de informações aos Financiadores, entendemos que todas as comunicações da ANTT para os Financiadores serão também encaminhadas para a Concessionária para fins de transparência, ciência e conhecimento. Está correto o nosso entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “A Cláusula 30.6 da minuta do Contrato de Concessão prevê que a ANTT deverá encaminhar aos Financiadores o Relatório de Situação Regulatória, de modo que devem ser observadas algumas informações de conteúdo deste tipo de comunicação. Contudo, a referida cláusula e demais disposições da minuta do Contrato de Concessão não trazem quaisquer previsões sobre a Concessionária receber também as comunicações da ANTT direcionadas aos Financiadores. Nesse sentido, buscando maior transparência nas disposições contratuais, entendemos que todas as comunicações da ANTT para os Financiadores serão também encaminhadas para a Concessionária para fins de ciência e conhecimento das comunicações. Está correto o nosso entendimento? Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 29, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024. O entendimento foi reiterado no item 35, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024).

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

### **36. Cl. 4.1.1, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que:

“4.1.1 Integram a Concessão os Bens da Concessão a seguir indicados, cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da Concessionária:

(i) o Sistema Rodoviário, conforme alterado durante o Prazo da Concessão, de acordo com os termos do Contrato;

(ii) todos os bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário:

(a) transferidos à Concessionária, conforme listados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens; e (...)"

Com base no disposto acima, favor disponibilizar a lista dos ativos que serão transferidos para a Concessionária nos termos da Cl. 4.1.1.ii.a (incluindo veículos, equipamentos, material de escritório, etc.), para que as licitantes possam se planejar e precificar adequadamente as suas propostas. Independentemente da resposta à solicitação de esclarecimento acima, favor informar números de processos administrativos, endereços eletrônicos e demais meios para acesso a informações envolvendo os ativos que serão transferidos para a Concessionária.

**Respostas:** A subcláusula 4.2.1 da minuta de Contrato dispõe que o Sistema Rodoviário e os Bens da Concessão serão listados e transferidos à Concessionária mediante a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, em até um mês após a publicação do extrato do Contrato no DOU. Esclarece-se que, sem prejuízo de eventual publicação da listagem de bens reversíveis da concessão, informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto à Concessionária atual e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta. Lembramos que a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 do Edital. Adicionalmente, segundo entendimento da subcláusula 4.2.2 da minuta Contrato, a declaração da Concessionária quanto à ciência da natureza e condições dos bens da concessão será manifestada na Data da Assunção, mediante a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferências de Bens.

O subitem 2.5.1 do Edital estipula ainda que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

### **37. Cl. 6.3, Minuta do Contrato de Concessão; Item 5.2, PER Volume I**

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que:

“6.3.1 A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de Desapropriação e Desocupação, o montante de R\$ 144.588.360,52 (cento e quarenta e quatro milhões, quinhentos e oitenta e oito mil, trezentos e sessenta reais e cinquenta e dois centavos), na data-base de janeiro de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT.

6.3.1.1 O montante previsto para Desapropriação, Regularização e Desocupação deverá ser utilizado para o custeio dos dispêndios relativos aos atos exclusivamente referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1.

6.3.3 A Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1, sendo realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro correspondente a 80% (oitenta por cento) do valor efetivamente aplicado que exceder o montante previsto na subcláusula 6.3.1, por meio de Notificação de Reequilíbrio, com o uso de Recursos Vinculados, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT.”

O PER Volume I, por sua vez, dispõe no item 5.2 sobre os Padrões de Desempenho de Sustentabilidade do IFC. Com isso, entendemos que caso os custos associados ao cumprimento dos Padrões do IFC sejam enquadráveis nas hipóteses previstas na subcláusula 6.3.3, eles poderão ser objeto de reequilíbrio conforme metodologia de compartilhamento de riscos nela prevista. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “Respostas: O entendimento está parcialmente correto. De acordo com a subcláusula 6.3.3 da minuta de Contrato, são passíveis de reequilíbrio os custos associados às desapropriações e desocupações da Faixa de Domínio decorrentes dos atos referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro dos custos indicados na subcláusula 6.3.3.2. Portanto, caso os custos associados ao cumprimento dos Padrões do IFC sejam enquadráveis nas hipóteses previstas na subcláusula 6.3.3, poderão ser objeto de recomposição”. (item 63, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024 e item 37, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. De acordo com a subcláusula 6.3.3 da minuta de Contrato, são passíveis de reequilíbrio os custos associados às desapropriações e desocupações da Faixa de Domínio decorrentes dos atos referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro dos custos indicados na subcláusula 6.3.3.2. Portanto, caso os custos associados ao cumprimento dos Padrões do IFC sejam enquadráveis nas hipóteses previstas na subcláusula 6.3.3, poderão ser objeto de recomposição.

### **38. Item 3.1.4, PER Volume I**

O item 3.1.4 do PER Volume I trata de cronogramas e das obrigações da Concessionária envolvendo o Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs). Contudo, o documento é omissivo quanto a intervenções provocadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros com potenciais impactos ao referido Sistema. Em vista disso, entendemos que eventuais impactos ao Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes devidamente comprovados e decorrentes de alterações, prejuízos e intervenções feitas ou causadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “O Item 3.1.4 do PER – Volume I, ao tratar das obrigações e parâmetros do sistema de drenagens, prevê algumas disposições referentes a manutenção e recuperação de bueiros. Contudo, o PER e o Contrato de Concessão são omissões no tocante a alterações/intervenções provocadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros, situações essas que podem provocar aumento da vazão dos bueiros, com impacto relevante na área de concessão. Nesse sentido, para que a futura Concessionária tenha plena ciência de suas obrigações e direitos ao longo da vigência da Concessão e para que não restem dúvidas quanto as previsões dos documentos da licitação, entendemos que, caso haja alterações, prejuízos e intervenções feitas ou causadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros que provoquem o aumento de vazão ou danos a eles, de modo que a Concessionária tenha que arcar com dispêndios/custos adicionais para reforço dos bueiros, tais custos e dispêndios adicionais serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o nosso entendimento? Respostas: Sim, o entendimento está correto. Para tanto, as eventuais alterações, prejuízos e intervenções feitas ou causadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros que provoquem o aumento de vazão ou danos a eles deverão ser devidamente comprovadas.” (item 152, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024) “ (...) Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Para que a Concessionária faça jus a eventual reequilíbrio econômico-financeiro, as eventuais alterações, prejuízos e intervenções feitas ou causadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros que provoquem o aumento de vazão ou danos a eles deverão ser devidamente comprovadas.” (item 38, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Para que a Concessionária faça jus a eventual reequilíbrio econômico-financeiro, as eventuais alterações, prejuízos e intervenções feitas ou causadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros que provoquem o

aumento de vazão ou danos a eles deverão ser devidamente comprovadas.

### **39. Item 3.1.4, PER Volume I**

O item 3.1.4 do PER Volume I trata de cronogramas e das obrigações da Concessionária envolvendo o Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs). Contudo, o documento é omissivo quanto aos riscos decorrentes da possível insuficiência de capacidade hidráulica dos bueiros já implantados na rodovia, bem como quanto à responsabilidade pelos custos relacionados à ampliação dos bueiros em decorrência dessa situação. Em vista disso, considerando que não há previsão ou listagem no PER dos bueiros cuja capacidade hidráulica está inadequada e que nas visitas técnicas não é factível identificar situações como estas, entendemos que a incapacidade hidráulica dos bueiros será tratada como vício oculto, de modo que os custos de ampliação, reparação e manutenção desses vícios, caso reclamados em até 5 anos contados da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária. Está correto o entendimento? Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta ao pedido de esclarecimento objeto do item 153, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024, apresentado no âmbito do projeto da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais, bem como no item 38, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024, referente aos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

### **40. Anexo 5 do Edital**

O Anexo 5 do Edital dispõe que “as Proponentes deverão apresentar: “ato constitutivo e estatuto social/contrato social da Proponente pessoa jurídica, conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou cartório competente. Caso a última alteração do estatuto social/contrato social não consolide as disposições do estatuto social/contrato social em vigor, deverão também ser apresentadas as alterações anteriores que contenham tais disposições”. Em linha com os entendimentos fixados pela ANTT nas licitações referentes à BR-277/373/376/476 e PR- 418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 14 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 18 do Protocolo 50500.089065/2021-66); BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 25 do Protocolo 50500.025006/2022-41); BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento nº 16 do Protocolo 50500.028221/2024-65); BR-

040/GO/MG - Rota dos Cristais (Edital de Concessão nº 02/2024 - Esclarecimento nº 13 do Protocolo 50505.048945/2024-85); BR-381/MG (item 13, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Edital de Concessão nº 01/2024) e Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (item 38, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024), entendemos que é exigida apenas a apresentação do estatuto social/contrato social em vigor (consolidado ou acompanhado das alterações posteriores), não sendo exigido, simultaneamente, o ato constitutivo da Proponente. Está correto o entendimento?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **41. Cl. 18.7.2, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“18.7.2 A Concessionária será responsável pela identificação dos usuários que não realizarem o pagamento da Tarifa de Pedágio na forma estabelecida em cobrança pelo sistema de Free Flow, inclusive dos usuários que não dispuserem de equipamento de identificação de Sistema de Cobrança Eletrônica, devendo apoiar a ANTT na lavratura dos respectivos autos de infração e cobrança das multas emitidas, assumindo as seguintes obrigações: (...)”

Em que pese as obrigações da Cl. 18.7.2, entendemos que a Concessionária não será responsável pelo desempenho de atos de poder de polícia, privativos da Administração Pública nos termos da legislação aplicável. Está correto o entendimento? Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada nas licitações da BR- 277/373/376/476 e PR- 418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 28 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 45 do Protocolo 50500.089065/2021-66); BR- 116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 73 do Protocolo 85 50500.025006/2022-41) e BR- 040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 32 do Protocolo 50500.028221/2024-65); BR-040/GO/MG Rota dos Cristais (Edital de Concessão nº 02/2024 - Esclarecimento nº 27 do Protocolo 50505.048945/2024-85); BR-381/MG (item 29, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024) e Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (item 40, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024).

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Cabe à Concessionária a fiscalização e identificação dos usuários e o auxílio administrativo à ANTT para lavratura dos autos de infração e cobrança das

multas. Contudo, tais atribuições não se confundem com o poder de polícia, que é limitado apenas aos agentes públicos, conforme a legislação.

#### **42. Item 16.3, Edital Anexo 5 do Edital**

De acordo com o item 16.3 do Edital, a Adjudicatária deverá apresentar, entre outros documentos, a minuta do estatuto social da SPE em conformidade com as disposições do Edital e Anexos para atendimento às condições precedentes à assinatura do Contrato de Concessão. Ocorre que o Anexo 5 do Edital, referente aos Documentos de Qualificação, igualmente prevê a apresentação de minuta do estatuto social da SPE pelas licitantes. Em vista disso, favor confirmar o entendimento de que a minuta do Estatuto Social da SPE a integrar a documentação de qualificação da Proponente deve contemplar as principais disposições do Estatuto Social da futura SPE em caráter preliminar, sem prejuízo de modificações posteriores que se mostrarem necessárias à finalização da versão definitiva do documento, que será apresentado pela Adjudicatária à ANTT como condição precedente à assinatura do Contrato. Está correto o entendimento? Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 04/2023, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 02/2024 e na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 05/2024, conforme abaixo: "O Item 16.3 do Edital estabelece os documentos que deverão ser apresentados pela Adjudicatária à ANTT após a publicação do Ato de Homologação, em especial a minuta do Estatuto Social da SPE (item III). No entanto, a tabela do item 12 do Anexo 5 (Documentos de Qualificação) prevê, na alínea E, que a proponente deverá apresentar, entre outros documentos, a minuta do estatuto social da SPE. Solicitamos a confirmação do entendimento de que a minuta do Estatuto Social da SPE a integrar a documentação de qualificação da Proponente deve contemplar as principais disposições do Estatuto Social da futura SPE em caráter preliminar, sem prejuízo de modificações posteriores que se mostrarem necessárias à finalização da versão definitiva do documento, que será apresentado pela Adjudicatária à ANTT como condição para assinatura do Contrato nos termos do item 16.3, II e III, do Edital. Salienta-se que, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 04/2023, em resposta ao Protocolo nº 50500.025379/2024-83, pergunta nº 8, a Comissão de Outorga confirmou este entendimento. Está correto o entendimento? Respostas: Sim, o entendimento está correto." (item 5, Protocolo nº 50505.049327/2024-52, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024). O mesmo entendimento foi reiterado no item 41, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024."

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **43. Item 9.1.6, Edital**

De acordo com o Edital: “9.1.6 No caso de a Proponente ter 2 (dois) Representantes Credenciados com poderes de representação isolada, sem ordem de nomeação, as declarações e documentos previstos neste Edital poderão ser assinados por apenas um deles.” Entendemos que a possibilidade de assinatura por apenas um dos Representantes Credenciados, conforme item 9.1.6 do Edital, será aplicável, também, à assinatura do Contrato de Intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e nos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “Entendemos que, caso a Proponente possua dois Representantes Credenciados com poderes de representação individual, a assinatura de apenas um deles será suficiente para todas as declarações e documentos mencionados no Edital, inclusive o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente. Nosso entendimento está correto? Respostas: Sim, o entendimento está correto. Se a Proponente possuir dois Representantes Credenciados com poderes de representação isolada, a assinatura de apenas um Representante Credenciado será suficiente para todas as declarações e documentos referidos no Edital, incluindo o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente.” (item 7, Protocolo nº 50505.049402/2024-85, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024) O mesmo entendimento foi reiterado no item 42, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **46. EVETA**

Observamos que o orçamento do CAPEX referente ao licenciamento ambiental das obras de duplicação prevê valores específicos para as providências de compensação ambiental a serem conduzidas conforme previsto na Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000. Entendemos que essas providências deverão ser custeadas pela Concessionária quando da realização dos respectivos processos de licenciamento ambiental das obras de duplicação, observados a matriz de riscos e os mecanismos de compartilhamento de riscos do Contrato de Concessão, especificamente àqueles que incorrerem na elaboração de EIA/RIMA para a obtenção da Licença Prévia (LP). Nosso entendimento está correto? Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento no âmbito do projeto dos Lotes 3 e 5 de Rodovias do Paraná (item 46, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de

Concessão nº 05/2024).

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **49. Cl. 18.7.1 e 21.2.3, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“18.7.1 A implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow poderá partir de determinação da ANTT ou proposta da Concessionária, nos termos da legislação aplicável e do disposto neste Contrato. (...)

(ii) A ANTT definirá sobre a vantajosidade de implantação do sistema até o final do 5º (quinto) Ano de Concessão, devendo considerar em sua análise o regramento contratual estabelecido, a legislação aplicável e os impactos ao equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

(iii) A inclusão no Contrato de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow deverá ocorrer mediante assinatura de Termo Aditivo.

21.2.3 Regras específicas sobre o risco de variação da Receita Tarifária: (...)

(iii) os impactos positivos e negativos resultantes da implementação de um sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow, ou outro sistema que possa surgir, por determinação do Poder Concedente, incluindo o comprovado aumento de receita e de evasão, são riscos alocados ao Poder Concedente, com exceção do Free Flow no Trecho Metropolitano, que possui regras específicas de compartilhamento previstas no Contrato;” Favor confirmar o entendimento de que os impactos positivos e negativos resultantes da implementação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow serão riscos alocados ao Poder Concedente, observada apenas a exceção aplicável ao Trecho Metropolitano, independentemente da iniciativa da proposição, uma vez que tal implantação depende de definição de vantajosidade do sistema e aprovação da sua implementação na Concessão pela ANTT. Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-381/MG e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, aduzindo que: “Sim, o entendimento está correto”. (item 9, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; e (item 49, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **50. Item 6.F, Anexo 5, Edital**

De acordo com o item 6.F do Anexo 5 do Edital, quando a Proponente for fundo de investimento, deverá apresentar “Comprovação de que o fundo de investimentos se encontra devidamente autorizado a participar do Leilão e que o seu administrador pode representá-lo em todos os atos e para todos os efeitos do Leilão, assumindo em nome do fundo de investimentos todas as obrigações e direitos que decorrem do Leilão.” Contudo, entendemos que o fundo de investimento Proponente deverá ser representado na forma prevista em seu regulamento, devidamente registrado perante a CVM, de modo que poderá ser representado pelo administrador ou gestor, a depender do regramento de representação previsto nos termos de seu regulamento. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer qual o fundamento normativo para a exigência de representação de fundo de investimento exclusivamente pelo seus administradores, a despeito do regramento previsto em seu regulamento registrado na CVM. Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-381/MG e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, aduzindo que: “Sim, o entendimento está correto”. (item 12, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024 e item 50, Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **51. Anexo 5, Edital**

O Anexo 5 do Edital dispõe que:

“A Proponente deverá apresentar, para a comprovação da sua regularidade fiscal, social e trabalhista os seguintes documentos:

A) Prova de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ). No caso de fundo de investimentos, deverá também ser apresentada prova de inscrição no CNPJ do administrador.

B) Certificado de regularidade perante o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), que esteja dentro do prazo de validade nele atestado. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador.

C) Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Nacional, por meio da apresentação da Certidão Negativa (ou Positiva com Efeitos de Negativa) de Débitos Relativos a Tributos

Federais e a Dívida Ativa da União. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador.

D) Prova de regularidade fiscal perante as fazendas estadual e municipal (esta referente aos tributos mobiliários e imobiliários), todas do domicílio ou sede da Proponente, datada de, no máximo, 180 (cento e oitenta) dias anteriores à data prevista no cronograma para a entrega dos Documentos de Qualificação. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador.

E) Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas conforme disposto na Lei nº 12.440, de 7 de julho de 2011. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador.

F) Prova da inexistência de débitos junto à ANTT, através da emissão de certidão negativa de dívida ativa ou de certidão positiva com efeito negativo, emitidas pelo órgão interno competente. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador.”

Como se vê, para a comprovação da regularidade fiscal, social e trabalhista de fundos de investimento proponentes o Edital exige a apresentação de documentos específicos em nome do administrador do fundo de investimento. Ocorre que a Lei Federal nº 14.133/2021, em seu art. 62, dispõe que a “habilitação é a fase da licitação em que se verifica o conjunto de informações e documentos necessários e suficientes para demonstrar a capacidade do licitante de realizar o objeto da licitação”. O art. 63, I, dispõe que “poderá ser exigida dos licitantes a declaração de que atendem aos requisitos de habilitação, e o declarante responderá pela veracidade das informações prestadas, na forma da lei”. Ainda, o art. 68, §1º, dispõe que os documentos comprobatórios da regularidade fiscal, social e trabalhista de licitantes “poderão ser substituídos ou supridos, no todo ou em parte, por outros meios hábeis a comprovar a regularidade do licitante, inclusive por meio eletrônico”, conforme o caso concreto. Nos termos da Resolução nº 175/2022 da CVM, os administradores figuram como “prestadores de serviços essenciais”, com responsabilidades passivas específicas, que não guardam qualquer relação com o objeto da Concessão. O administrador não é licitante, o que, com base no art. 62 da Lei Federal nº 14.133/2021, afasta de sua titularidade a incidência dos requisitos de habilitação e o dever de demonstrar capacidade de realizar o objeto da licitação. Afinal, o administrador não figurará como parte da contratação objeto do Edital, tampouco será responsável pelo desempenho de incumbências contratuais do fundo de investimento, que, por seu turno, figurará como o licitante. Considerando que os fundos de investimento, conforme previsto na regulamentação em vigor, são responsáveis pelas obrigações por si assumidas, entendemos que os documentos previstos no item 8 do Anexo 5 do Edital deverão ser apresentados em nome do fundo de investimento proponente, na condição de licitante. Com base nos dispositivos da Lei Federal nº 14.133/2021 destacados acima, caso não seja possível a

emissão do documento, em virtude da natureza jurídica do fundo de investimento – como é o caso da Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas, por exemplo, já que fundos de investimento não podem ter vínculo empregatício, mas apenas prestadores de serviço essenciais, conforme Resolução nº 175/2022 da CVM -, entendemos que será suficiente a apresentação de declaração ou documento equivalente, devidamente firmado pelo representante legal do fundo proponente, conforme a regra de representação prevista em seu respectivo regulamento, sob as penas da lei, que ateste a sua regularidade perante o requisito de habilitação fiscal, social e trabalhista em questão. Estão corretos os entendimentos? Em caso negativo, favor esclarecer o fundamento normativo para se exigir os referidos documentos de habilitação fiscal, social e trabalhista em nome do administrador do fundo proponente, que, como dito, não figura como licitante, tampouco possui relação com as finalidades e obrigações da Concessão.

**Respostas:** Em razão da natureza jurídica dos fundos de investimentos, os requisitos do Edital para participação no Leilão devem ser preenchidos pela(s) empresa(s) administradora(s)/gestora(s) do fundo. Assim, caso aplicável, além dos documentos exigidos no item 8 do Anexo 5 do Edital em nome do administrador, o fundo de investimentos Proponente poderá apresentar, em caráter complementar, eventual declaração ou documento equivalente em seu nome.

## **52. Cl. 8.7.7.(i), Minuta do Contrato de Concessão**

A Cl. 8.7.7.(i) da Minuta do Contrato de Concessão dispõe que no “prazo de 2 (dois) meses, contados da data de recebimento da comunicação da Concessionária, a ANTT deverá determinar as medidas que serão adotadas para saneamento dos Vícios Construtivos observados nos bens transferidos à Concessionária”. Entendemos que a Concessionária será responsável pela implementação das medidas indicadas pela ANTT para saneamento dos Vícios Construtivos, mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 8.7.2.(i). Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada, no âmbito dos procedimentos licitatórios referentes ao Edital de Concessão nº 02/2023; Edital de Concessão nº 01/2024 e Edital de Concessão nº 05/2024, conforme abaixo: “O entendimento está parcialmente correto. As obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das obras supervenientes não previstas inicialmente no contrato ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal, nos termos das subcláusula 8.7. (...)” (item 7, Protocolo nº 50500.233691/2023-68, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 02/2023; item 22, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; e item 52 Protocolo nº 50500.176021/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. As obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das obras supervenientes não previstas inicialmente no contrato ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal, nos termos das subcláusula 8.7. Caso haja previsão explícita de assunção, pela Concessionária, de serviços de conservação, manutenção e operação de trechos com obras supervenientes em execução após a vigência da concessão, eventual reequilíbrio econômico-financeiro só será cabível em caso de constatação de vícios construtivos e da imposição de necessidade de refazimento ou conclusão das referidas obras.

**53. "Cl. 18.1.1, 18.1.2 e 18.2.3, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“18.1.1 A cobrança terá início na Data da Assunção e estará condicionada à expedição, pela ANTT, de Termo de Vistoria atestando a capacidade da Concessionária para a operação do Sistema Rodoviário e de ato autorizando a cobrança nas praças de pedágio existentes, de forma concomitante e vinculada à operação do Sistema Rodoviário.

18.1.2 A ANTT expedirá o Termo de Vistoria e o ato autorizativo em até 20 (vinte) dias contados da assinatura do Contrato

18.2.3 A implantação das praças de pedágio de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, por meio de Termo de Vistoria, a ser emitido pela ANTT em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação.”

Entendemos que em caso de atraso no início da cobrança de pedágio em virtude de descumprimento do prazo concedido à ANTT para emissão do Termo de Vistoria, desde que cumpridas todas as exigências necessárias e por motivo não imputável à Concessionária, caberá reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento? A ANTT firmou os seguintes entendimentos nesse sentido em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados em projetos recentes, conforme abaixo: “A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “19.1.4 A implantação das praças de pedágio de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, por meio de Termo de Vistoria, a ser emitido pela ANTT em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação”. Sobre o tema, a ANTT em outro projeto recente, a saber, no procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 01/2018 para concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/RS, firmou o seguinte entendimento - reiterado em Ata de Respostas aos Pedido de Esclarecimentos publicada no processo licitatório referente ao Edital de Concessão nº 02/2023 (esclarecimento nº 11, protocolo nº 50500.226091/2023- 43) -,

conforme Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento divulgada no site da Agência: “Minuta do Contrato, Cláusula 17.1 129. Se demonstrado o cumprimento de todas as obrigações pela Concessionária ou comprovado a arbitrariedade ou desídia da ANTT para não ofertar o termo de vistoria ou restringir de outra maneira o início da cobrança das praças de pedágio, entende-se que a Concessionária terá direito a indenização pelo prazo da mora da ANTT em expedir o ato de autorização. Confirma este entendimento? O entendimento não está correto. Se descumprido o prazo previsto na subcláusula 17.1.1 (i) do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que seja comprovada a responsabilidade do Poder Concedente. Minuta do Contrato, Cláusulas 17.2.2; 17.2.2; 17.2.3 e 17.2.4 130. Se demonstrado o cumprimento de todas as obrigações pela Concessionária ou comprovado a arbitrariedade ou desídia, comprovada com o descumprimento do prazo imposto à ANTT, para não ofertar o termo de vistoria ou restringir o recebimento dos Trabalhos Iniciais, entende-se que a Concessionária terá direito a indenização pelo prazo da mora da ANTT, desde que comprovado o prejuízo da Concessionária. Confirma este entendimento? O entendimento não está correto. Se descumprido o prazo previsto nas subcláusulas 17.2.2, 17.2.3 e 17.2.4 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que seja comprovada a responsabilidade do Poder Concedente. Minuta do Contrato, Cláusulas 17.3.2 e 17.3.3 131. Se demonstrado o cumprimento de todas as obrigações pela Concessionária ou comprovado a arbitrariedade ou desídia da ANTT para não ofertar o termo de vistoria ou restringir de outra maneira o início da cobrança das praças de pedágio, entende-se que a Concessionária terá direito a indenização pelo prazo da mora da ANTT em expedir o ato de autorização. Confirma este entendimento? O entendimento não está correto. Se descumprido o prazo previsto nas subcláusulas 17.3.2 e 17.3.3 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que seja comprovada a responsabilidade do Poder Concedente”. Em vista disso, entendemos que em caso de descumprimento do prazo concedido à ANTT para emissão do Termo de Vistoria, por motivo não imputável à Concessionária, caberá reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento? Resposta: O entendimento está correto. No entanto, deverão ser observados os prazos estabelecidos na minuta de Contrato, e deverá restar comprovado e fundamentado que a Concessionária não deu causa ao atraso na expedição do ato autorizativo pelo Poder Concedente (item 28, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024) “Entendemos que no caso de atraso no início da cobrança de pedágio decorrente do não comparecimento da ANTT à vistoria solicitada, da emissão do Termo de Vistoria fora do prazo assinalado na cláusula 19.1.4, ou da emissão do ato autorizativo fora do prazo assinalado na cláusula 19.1.6 ensejarão direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor informar as consequências do descumprimento dos prazos pela ANTT. Destacamos que, no âmbito da licitação regida pelo Edital de Concessão nº 03/2023 a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi: “Sim, o entendimento está correto. Se descumpridos os prazos previstos nas subcláusulas 18.1.4 e 18.1.5 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-

financeiro, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso. ”Respostas: Sim, o entendimento está correto. Se descumpridos os prazos previstos nas subcláusulas 19.1.4 e 19.1.6 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso.” (item 74, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024) Ressalta-se que o mesmo entendimento foi reiterado pela ANTT no âmbito dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. (item 48 Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. No entanto, deverão ser observados os prazos estabelecidos na minuta de Contrato, e deverá restar comprovado e fundamentado que a Concessionária não deu causa ao atraso na expedição do ato autorizativo pelo Poder Concedente.

#### **54. Item 7, Edital**

Em relação a forma de apresentação da Garantia da Proposta, entendemos que, para a modalidade de seguro-garantia, a comprovação dos poderes dos signatários poderá ser feita por meio da apresentação da “Certidão de Administradores” e da “Certidão da Seguradora”, ambas expedidas pela SUSEP, dispensando-se a apresentação de qualquer outro documento societário da seguradora. Está correto o entendimento? Para referência, nas licitações referentes à BR- 277/373/376/476 PR418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023), BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021), BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022), BR-040/MG (BHJF) (Edital de Concessão nº 04/2024) BR-381/MG (item 6, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024) e Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (item 49 Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, esclareceu que: “no caso de impossibilidade de ocorrer o cadastro na B3 em tempo hábil, será admitido alternativamente (i) apresentar Certidão dos Administradores, emitida pela SUSEP, no caso de seguro-garantia; ou (ii) apresentar comprovação dos representantes legais, emitida no site do Banco Central, conforme o caso. Os documentos poderão constar no envelope de Garantia da Proposta e/ou ser enviados por e-mail, em possuindo certificação digital, conforme o caso”.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. O detalhamento da comprovação dos poderes dos signatários de apólices de seguro da garantia da proposta se encontra no Manual de Procedimentos do Leilão, no Anexo 21. No caso de impossibilidade de ocorrer o cadastro na B3 em tempo hábil, será admitido alternativamente: (i) apresentar Certidão dos Administradores, emitida pela SUSEP, no caso de seguro-garantia; ou (ii) apresentar comprovação dos representantes legais,

emitida no site do Banco Central, conforme o caso. Os documentos poderão constar no envelope de Garantia da Proposta e/ou ser enviados por e-mail, em possuindo certificação digital, conforme o caso.

#### **55. Cl. 8.4.4. (ii), Minuta do Contrato de Concessão**

De acordo com a Cláusula 8.4.4. (ii) da Minuta do Contrato de Concessão:

“A ANTT indicará a localização da intervenção, sendo condição para o início das obras a obtenção de não objeção ao anteprojeto e a apresentação do projeto executivo na forma prevista neste Contrato”.

Entende-se, portanto, que não há necessidade de aprovação expressa do projeto executivo para que as obras sejam iniciadas. Está correto o entendimento? Ressalta-se que nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 22 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 40 do Protocolo 50500.089065/2021-66), BR040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 26 do Protocolo 50500.028221/2024- 65), BR-381/MG (Edital de Concessão nº 01/2024 – Esclarecimento nº 23 do Protocolo nº 50505.031766/2024-17) e Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (Esclarecimento nº 55 do Protocolo nº 50500.176021/2024-18) a ANTT confirmou esse entendimento em resposta aos pedidos de esclarecimento, afirmando que: “Sim, o entendimento está correto”.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **56. Cl. 43.2, Minuta do Contrato de Concessão**

A Cl. 43.2 da Minuta do Contrato de Concessão dispõe sobre a “Autocomposição de conflitos”, a qual poderá “ocorrer, desde que de comum acordo entre as Partes, perante câmara de prevenção e resolução administrativa de conflitos, nos termos da Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015”. Entendemos que o procedimento da Autocomposição de conflitos é facultativo e não precisa necessariamente preceder eventual instauração de processo arbitral. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada em respostas a pedidos de esclarecimentos apresentadas em projetos recentes, conforme abaixo: “Na Cláusula 44.2 do Contrato é estabelecido o procedimento de autocomposição de conflitos. Nesse âmbito, entende-se que esse procedimento seria facultativo, bem como não precisa necessariamente preceder eventual instauração de processo arbitral. Nas licitações

referentes à BR277/373/376/476 e PR- 418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – esclarecimento nº 33 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 59 do Protocolo 50500.089065/2021-66); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 80 do Protocolo 50500.025006/2022- 41) e BR 040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 39 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. Respostas: Sim, o entendimento está correto. Nos termos da Subcláusula 44.2.1 da Minuta do Contrato e do § 2º do Art. 32 da Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015, o procedimento de autocomposição de conflitos é facultativo. Além disso a precedência do referido procedimento não configura uma condição para a instauração de processo arbitral, consoante o disposto no Art. 3º do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019.” (item 33, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024). Ressalta-se que o mesmo entendimento foi reiterado pela ANTT no âmbito dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (item 51 Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024).

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Nos termos da Subcláusula 43.2.1 da Minuta do Contrato e do § 2º do Art. 32 da Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015, o procedimento de autocomposição de conflitos é facultativo. Além disso, a precedência do referido procedimento não configura uma condição para a instauração de processo arbitral, consoante o disposto no Art. 3º do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019.

#### **57. Cl. 43.3.3, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“43.3.3 A submissão à arbitragem, nos termos desta cláusula, não exige o Poder Concedente nem a Concessionária de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste Contrato.”

Entendemos que, excepcionalmente, no caso de determinação provisória ou definitiva do tribunal arbitral ou do Poder Judiciário, via tutela de urgência anterior à instauração do tribunal arbitral, as atividades ou obrigações vinculadas à Concessão poderão ser interrompidas. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada em respostas a pedidos de esclarecimentos apresentadas em projetos recentes, conforme abaixo: “Nos termos da Cláusula 44.3.3 do Contrato, na eventual submissão de controvérsias à

arbitragem, não eximiria o Poder Concedente, nem a Concessionária, em manter o cumprimento integral do Contrato, bem como não haveria qualquer dispensa para a interrupção das atividades vinculadas à Concessão. Entende-se, portanto, que no caso de determinação provisória ou definitiva do tribunal arbitral ou do Poder Judiciário, via tutela de urgência anterior à instauração do tribunal arbitral, as atividades ou obrigações vinculadas à Concessão poderiam ser interrompidas. Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – esclarecimento nº 34 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 60 do Protocolo 50500.089065/2021-66); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 81 do Protocolo 50500.025006/2022- 41,) BR 040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 40 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) e Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. Respostas: Sim, o entendimento está correto. O dispositivo contratual determina que a submissão da questão à arbitragem não exige as partes da obrigação do cumprimento contratual. Contudo, em caso de determinação do tribunal arbitral ou do Poder Judiciário via tutela de urgência anterior à instauração do tribunal arbitral, determinada atividade ou obrigação vinculada à Concessão e objeto da decisão poderá ser interrompida.” (item 34, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024). Ressalta-se que o mesmo entendimento foi reiterado pela ANTT no âmbito dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (item 52 Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024).

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. O dispositivo contratual determina que a submissão da questão à arbitragem não exige as partes da obrigação do cumprimento contratual. Contudo, em caso de determinação do tribunal arbitral ou do Poder Judiciário via tutela de urgência anterior à instauração do tribunal arbitral, determinada atividade ou obrigação vinculada à Concessão e objeto da decisão poderá ser interrompida.

#### **58. Cl. 16.7, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“16.7 A Concessionária, sem prejuízo das penalidades aplicáveis, será obrigada a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, as obras e serviços pertinentes à Concessão em que se verificarem Vícios Construtivos, nos prazos que forem fixados pela ANTT.

16.7.1 A ANTT poderá exigir que a Concessionária apresente um plano de ação visando a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir qualquer obra ou serviço prestado de maneira viciada, defeituosa ou incorreta pertinente à Concessão, em prazo a ser estabelecido pela ANTT.”

Entendemos que para definição dos prazos para atendimento às providências previstas na Cl. 16.7, a ANTT levará em conta a complexidade das ações, em observância ao princípio da razoabilidade e considerando as diretrizes para exercício de uma regulação responsiva. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentação no âmbito dos projetos da BR- 381/MG e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “(...) Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Conforme cláusula 16.7 do Contrato, o prazo será concedido pela ANTT de forma compatível com a obrigação a ser realizada. A Agência terá como norte não só o princípio da razoabilidade, mas também outros princípios, tais como o da impessoalidade, o da legalidade e o da eficiência, além de avaliar o caso concreto e considerar as diretrizes de regulação responsiva”. (item 70, Protocolo nº 50505.031520/2024- 37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; e item 53, Protocolo nº 50500.176019/2024- 49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Conforme cláusula 16.7 do Contrato, o prazo será concedido pela ANTT de forma compatível com a obrigação a ser realizada. A Agência terá como norte não só o princípio da razoabilidade, mas também outros princípios, tais como o da impessoalidade, o da legalidade e o da eficiência, além de avaliar o caso concreto e considerar as diretrizes de regulação responsiva.

#### **59. Cl. 18.7.7, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“18.7.7 Os valores reajustados da Tarifa de Pedágio serão autorizados mediante publicação de ato específico da ANTT no DOU.”

Entendemos que eventuais atrasos na publicação da resolução da ANTT para autorização dos reajustes tarifários, conforme Cl. 18.7.7, por motivo não imputável à Concessionária, ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-381/MG e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “Entendemos que atrasos não imputáveis à concessionária na publicação da resolução da ANTT referente aos reajustes/revisões da tarifa

de pedágio ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer. Destacamos que, no âmbito da licitação regida pelo Edital de Concessão nº 03/2023 a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi: “Sim, o entendimento está correto. Os atrasos referentes aos reajustes e revisões da tarifa de pedágio não imputáveis à Concessionária poderão ser considerados como Fato da Administração, risco alocado ao Poder Concedente na forma da cláusula 21.2.15 do Contrato. Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os atrasos referentes aos reajustes e revisões da tarifa de pedágio não imputáveis à Concessionária poderão ser considerados como Fato da Administração, risco alocado ao Poder Concedente na forma da cláusula 22.2.3 (v) do Contrato”. (item 77, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024 e item 54, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024).

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Os atrasos referentes aos reajustes e revisões da tarifa de pedágio não imputáveis à Concessionária poderão ser considerados como Fato da Administração, risco alocado ao Poder Concedente na forma da cláusula 21.2.3 (v) do Contrato.

#### **60. Cl. 18.8.3, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“18.8.3 Os efeitos das Revisões Extraordinárias e Quinquenais deverão ser aplicados sobre a Tarifa de Pedágio concomitantemente com os da Revisão Ordinária.”

Com base nessa disposição, entendemos que eventual impacto decorrente do descasamento entre a data da decisão emitida no âmbito da Revisão Extraordinária e a efetiva aplicação de seus efeitos sobre a tarifa será considerado para a determinação do novo valor da tarifa de pedágio, a ser obtido com base na metodologia de revisão tarifária prevista na Cl. 18.8. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR- 381/MG e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “A cláusula 19.6.3 indica que “os efeitos das Revisões Extraordinárias e Quinquenais deverão ser aplicados sobre a Tarifa de Pedágio concomitantemente com os da Revisão Ordinária.” Considerando o possível descasamento entre a data da prolação da decisão referente aos pleitos de Revisões Extraordinárias e a efetiva aplicação de seus efeitos sobre a tarifa – caso tal modalidade seja a adotada para fins de recomposição do equilíbrio – entendemos que esse descasamento será levado em consideração no cálculo do novo valor tarifa. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer. Destacamos que, no âmbito da licitação regida pelo Edital de Concessão nº 03/2023 a resposta da ANTT ao mesmo

questionamento foi: “Sim, o entendimento está correto.” Respostas: Sim, o entendimento está correto.” (item 78, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024) Respostas: Sim, o entendimento está correto” (item 55 Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Desse modo, o valor a ser praticado refletirá adequadamente os impactos decorrentes de tal intervalo, em consonância com a metodologia de revisão tarifária prevista na Cláusula 18.8 e com o entendimento já confirmado pela ANTT em outros projetos.

#### **61. Cl. 21, Minuta do Contrato de Concessão**

A despeito da omissão na matriz de riscos da Minuta do Contrato de Concessão, entendemos que eventual variação dos investimentos e custos excedentes relacionados às obras e aos serviços da Concessão não será considerada como risco da Concessionária se decorrente de eventos cujo risco tenha sido alocado ao Poder Concedente. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR- 381/MG e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “(...) Respostas: Sim, o entendimento está correto, ressalvadas as hipóteses de compartilhamento e o disposto na cláusula 22.1.5.” (item 92, Protocolo nº 50505.031520/2024- 37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; e item 56 Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto, ressalvadas as hipóteses de compartilhamento e o disposto na cláusula 21.1.5.

#### **62. Cl. 31, Minuta do Contrato de Concessão**

A despeito da omissão na Minuta do Contrato de Concessão, entendemos que será declarada nula a intervenção na Concessão que, comprovadamente, não observe os pressupostos legais e regulamentares. Em vista da nulidade os serviços retornarão imediatamente à Concessionária. Está correto o entendimento? Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR- 381/MG e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (item 97, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024 e item 57 Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de

Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024).

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

### **63. Cl. 21.7.1, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“21.7.1 Riscos residuais referem-se a eventos que não foram especificamente atribuídos a uma das Partes nas subcláusulas anteriores e que afetem, de maneira positiva ou negativa, os custos relativos ao cumprimento das obrigações do Contrato de Concessão.

21.7.2 Quaisquer efeitos decorrentes de riscos residuais na receita da Concessão não serão considerados como causadores de desequilíbrio contratual, ressalvada a aplicação das regras acerca do tratamento de riscos extraordinários estabelecidos na subcláusula 22.1 e o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda.

21.7.3 Os impactos decorrentes de eventos de riscos residuais serão partilhados entre o Poder Concedente e a Concessionária, e os cálculos serão baseados nos gastos efetivamente realizados e devidamente comprovados.

21.8.1 Os riscos a seguir serão partilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente somente se o total da somatória dos seus impactos exceder 2% (dois por cento) da Receita Tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão:

(i) riscos residuais, conforme estabelecido na subcláusula 21.7;

36.2 O Poder Concedente não poderá decretar a caducidade da Concessão com relação ao inadimplemento da Concessionária resultante dos eventos decorrentes de riscos atribuídos ao Poder Concedente”

Com base nessas disposições e considerando o caráter inovador e imprevisível da categoria dos riscos residuais, entendemos que a limitação à decretação de caducidade deve considerar, além do inadimplemento por eventos decorrentes de riscos atribuídos ao Poder Concedente, conforme Cl. 36.2, o inadimplemento da Concessionária decorrente de materialização de riscos residuais, considerando que estes estão sujeitos aos mecanismo de compartilhamento previsto na Cl. 21.8. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR- 381/MG e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “(...) Uma vez que a minuta do contrato inovou na alocação de riscos, trazendo a figura dos “riscos residuais” na cláusula 22.7, cuja forma compartilhamento está prevista na cláusula 22.8, entendemos que a limitação contida na

cláusula 37.2 à competência do Poder Concedente de decretar a caducidade da concessão “com relação ao inadimplemento da Concessionária resultante dos eventos decorrentes de riscos atribuídos ao Poder Concedente” deve ser interpretada de forma mais ampla, incluindo não apenas a materialização dos riscos alocados ao Poder Concedente como, também, a materialização dos riscos residuais, visto que esses não são alocados por default à concessionária, mas, sim, compartilhados entre as partes. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer. Respostas: Sim, o entendimento está correto”. (item 100, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024) Respostas: Sim, o entendimento está correto” (item 58 Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** A limitação à decretação de caducidade estabelecida na cláusula 36.2 deve considerar todos os eventos de riscos atribuídos ao Poder Concedente, inclusive os decorrentes de materialização dos riscos residuais. Contudo, a concessionária deverá demonstrar que o seu inadimplemento é resultante desse risco assumido pelo Poder Concedente.

## **65. Item 2.5, Anexo 5 do Contrato**

De acordo com o Anexo 5 do Contrato, referente aos Desconto e Acréscimo de Reequilíbrio:

“2.5 Para cada ano do Prazo de Concessão, à exceção do último, o Desconto de Reequilíbrio será calculado pelo somatório dos percentuais relativos às atividades não cumpridas ou suprimidas das Tabelas I, II e III deste Anexo, produzindo efeito na Revisão Ordinária subsequente ao que for constatado o seu não atendimento.

2.5.1 Os percentuais previstos serão multiplicados pelos percentuais inexecutados. A apuração desses percentuais ocorrerá a partir do término do prazo estipulado no PER e terá como base o detalhamento de execução física aprovado pela ANTT. (...)

2.5.3 O percentual relativo ao Desconto de Reequilíbrio – Fator D será calculado de acordo com a seguinte fórmula: (...)  $P_{ii}$  é o percentual não concluído da obra  $i$ ”

Com isso, entendemos que a dinâmica referente à aplicação do Fator D foi alterada nos últimos projetos da ANTT em relação à prática anterior da Agência, com o objetivo salutar de que se realize uma incidência proporcional do Fator D à parcela de obras efetivamente não realizada no período ou, em outros termos, a fim de que o Fator D incida somente sobre o investimento não realizado, considerando, assim, as parcelas de execução parcial. Para tanto, foi criado o ' $P_{ii}$ ', mencionado acima dentre os parâmetros da fórmula de apuração do Fator D. Esse novo componente buscará ajustar a aplicação do Fator D para que incida apenas sobre a

parcela efetivamente não executada das obras sob responsabilidade da Concessionária, de modo que, para a parcela de obras não concluída no período de apuração, seja definido o percentual da referida obra que não foi executado (investimento não realizado), ajustando a incidência do Fator D apenas a esta exata parcela não realizada. Com isso, entendemos que não se considerará a incidência do Fator D sobre toda a obra não concluída (por exemplo, sobre todo um quilômetro não entregue ao tráfego), mas apenas ao exata proporção da obra que não tenha sido realizada, de modo que a parcela da obra que conte com execução parcial será desconsiderada da aplicação do Fator D, o qual incidirá apenas sobre a parcela percentual não realizada da obra não concluída até a data de apuração. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer de forma pormenorizada o conceito a ser adotado e a forma de aplicação do Fator D. Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito da licitação dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (item 10 Protocolo nº 50500.176022/2024-62, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024).

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Para fins do Anexo 5, o percentual não concluído (Pii) levará em conta o execução física aprovado pela ANTT, independentemente de liberação ao tráfego.

#### **66. Cl. 8.7.2 e 8.7.3, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“8.7.2 As obras serão transferidas à Concessionária, juntamente com os demais bens integrantes do respectivo segmento, após sua conclusão total ou parcial (...)

(ii) Obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução de investimentos realizados pelo Poder Concedente poderão ser atribuídos à Concessionária, devendo ser realizada a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal.

8.7.3 Observado o disposto na subcláusula 4.2.4, nos casos excepcionais em que a Concessionária seja instada a realizar as Obras Supervenientes, total ou parcialmente, o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato será recomposto por meio de Fluxo de Caixa Marginal.”

Com base nesses dispositivos, favor confirmar o entendimento de que eventuais investimentos adicionais, a serem realizados pela Concessionária para adequação de obras transferidas à sua responsabilidade durante a Concessão aos parâmetros e especificações do PER, serão sujeitos a reequilíbrio econômico-financeiro, por meio de Fluxo de Caixa Marginal. A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no

âmbito da licitação dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “(...) Resposta: Sim, contanto que não se enquadre na hipótese disposta na subcláusula 4.2 da minuta de Contrato: “Os custos advindos das adequações e complementações das obras executadas pelo Poder Concedente e por outros entes públicos antes da Data da Assunção, inclusive aquelas não concluídas e cujo cumprimento se faça necessário ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER, não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.” (item 8 Protocolo nº 50500.176022/2024-62, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024).

**Respostas:** Sim, contanto que não se enquadre na hipótese disposta na subcláusula 4.2.4 da minuta de Contrato: “Os custos advindos das adequações e complementações das obras executadas pelo Poder Concedente e por outros entes públicos antes da Data da Assunção, inclusive aquelas não concluídas e cujo cumprimento se faça necessário ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER, não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.”.

#### **67. "Cl. 6.3.4 e 6.3.5, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“6.3.4 O pagamento de indenização, pela Concessionária, ao terceiro desocupado ou desapropriado, ou ainda sobre cuja propriedade foi instituída servidão administrativa ou provisoriamente ocupada para os fins previstos no Contrato, deverá estar baseado em laudo de avaliação subscrito por engenheiro avaliador ou perito especializado.

6.3.5 Eventuais recursos empregados para a realização de reassentamentos deverão guardar proporcionalidade com os valores que seriam pagos a título de indenização conforme previsto nesta subcláusula.”

Em vista disso, favor confirmar o entendimento de que o eventual emprego de recursos para realização de medidas de reassentamento com vistas ao atendimento das obrigações da Cl. 6.2 pela Concessionária deverão guardar proporcionalidade com os valores que seriam pagos a título de indenização, observado o disposto na Cl. 6.3.4. Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito da licitação dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (Resposta: (item 6 Protocolo nº 50500.176022/2024-62, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto, vide subcláusula 6.3.5.

## **68. Cl. 18.8.7, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“18.8.7 Os valores reajustados da Tarifa de Pedágio serão autorizados mediante publicação de ato específico da ANTT no DOU.”

Entendemos que eventuais atrasos na publicação da resolução da ANTT para autorização dos reajustes tarifários, conforme Cl. 18.8.7, por motivo não imputável à Concessionária, ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-381/MG e dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “Entendemos que atrasos não imputáveis à concessionária na publicação da resolução da ANTT referente aos reajustes/revisões da tarifa de pedágio ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer. Destacamos que, no âmbito da licitação regida pelo Edital de Concessão nº 03/2023 a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi: “Sim, o entendimento está correto. Os atrasos referentes aos reajustes e revisões da tarifa de pedágio não imputáveis à Concessionária poderão ser considerados como Fato da Administração, risco alocado ao Poder Concedente na forma da cláusula 21.2.15 do Contrato.” Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os atrasos referentes aos reajustes e revisões da tarifa de pedágio não imputáveis à Concessionária poderão ser considerados como Fato da Administração, risco alocado ao Poder Concedente na forma da cláusula 22.2.3 (v) do Contrato”. (item 77, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024). O entendimento foi reiterado pela ANTT no âmbito da licitação dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, conforme item 54, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos pedidos de esclarecimentos, Edital de Concessão nº 5/2024.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Os atrasos referentes aos reajustes e revisões da tarifa de pedágio não imputáveis à Concessionária poderão ser considerados como Fato da Administração, risco alocado ao Poder Concedente na forma da cláusula 21.2.3 (v) do Contrato.

## **70. Cláusula 6.2.3 do Contrato**

Em relação à modalidade a ser empregada para compensação da população afetada pela desocupação, entendemos que a Concessionária possui a faculdade de escolher entre realizar o reassentamento dos indivíduos afetados ou indenizá-los. Está correto nosso entendimento? Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de

esclarecimento apresentado no âmbito da licitação dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (item 52, Protocolos nº 50505.131685/2024-16; e 50505.131775/2024-07, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 5/2024).

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto, conforme a leitura das subcláusulas 6.2.2 e 6.2.3.

## **72. Cl. 8.3.6, Minuta do Contrato de Concessão**

De acordo com a Minuta do Contrato de Concessão: “8.3.6 Após a conclusão e efetiva liberação das obras de contornos de trechos urbanos originalmente previstas no PER, caso a transferência do trecho contornado ao Poder Concedente ultrapasse 1 (um) ano, os custos para a sua monitoração, conservação e manutenção serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso.” Caso a transferência do trecho contornado ao Poder Concedente ultrapasse um ano, nos termos previstos na cláusula 8.3.6, entendemos que o reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária se dará para compensar todos os custos de monitoração, conservação e manutenção desde a conclusão e efetiva liberação das obras, até que seja efetivada a transferência ao Poder Concedente. Está correto nosso entendimento? Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (item 62, Protocolos nº 50505.131685/2024-16; e 50505.131775/2024-07, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 5/2024).

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

## **73. Cl. 27.6 e 27.8, Minuta do Contrato de Concessão**

De acordo com a Minuta do Contrato de Concessão: “27.6 Sem prejuízo de outras ações fiscalizatórias, a apuração anual que resultar no Indicador de Inexecução Acumulada (IIA) acima do percentual de 20% (vinte por cento), conforme a tabela de indicação de caducidade da subcláusula 36.1.14, obrigará a Concessionária, exceto manifestação contrária pela ANTT, a: (...)27.8 As restrições da subcláusula 27.6 passarão a vigorar a partir da Revisão Ordinária que apurou o descumprimento do IIA e perdurarão até que nova apuração demonstre estarem superadas as condições que levaram a Concessionária a tais imposições.” Entendemos que, para fins de cálculo do IIA, só serão considerados os descontos previstos no Anexo 5 cuja materialização tenha sido causada por ação ou omissão da Concessionária, excluindo-se aqueles materializados por ação ou omissão do Poder Concedente ou de terceiros. Está correto nosso entendimento? Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projeto dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do

Paraná (item 69, Protocolos nº 50505.131685/2024-16; e 50505.131775/2024-07, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 5/2024).

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Serão descontados do cálculo do Indicador de Inexecução Acumulada (IIA), para fins da aplicação da cláusula 27.6, apenas as parcelas do Fator D resultantes dos eventos decorrentes de riscos atribuídos ao Poder Concedente.

#### **75. Cl. 4.2.3, Minuta do Contrato de Concessão Contrato**

A Cláusula 4.2.3 estabelece que “eventuais obras do Poder Concedente, cujos contratos estejam em vigor quando da publicação do Edital e não sejam concluídas até a assinatura do Contrato, deverão ser assumidas pela Concessionária na Data da Assunção e concluídas em prazo a ser pactuado com a ANTT, sem direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.” Entendemos que não haverá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apenas em relação às obras já previstas no PER. O entendimento está correto? A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “ (...) Respostas: O entendimento está parcialmente correto. As obras que se encontram nessa situação têm previsão de execução no PER.” (item 95, Protocolos nº 50505.131685/2024-16; e 50505.131775/2024-07, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 5/2024)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. As obras que se encontram nessa situação terão previsão de execução no PER e no Contrato, e por isso não serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Se a obra em andamento estiver contemplada no PER (isto é, seus custos e escopo já foram considerados nos estudos de viabilidade e no fluxo de caixa do contrato), então não caberá pleito de reequilíbrio.

Caso a obra não esteja prevista no PER ou tiver escopo que extrapole o efetivamente considerado no PER, poderá haver, em tese, fundamento para discussão de eventual reequilíbrio, caso essa assunção afete o balanço econômico-financeiro do contrato.

#### **77. Cl. 8.3.3, Minuta do Contrato de Concessão Item 3.2.2, PER Volume I**

Com relação às Obras de Melhorias previstas no PER, tem-se na redação da Cláusula 8.3.3 que “A ANTT poderá aprovar, caso a caso, a alteração do tipo de solução de melhoria prevista

no PER e/ou seu deslocamento, desde que seja mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução e localização não apresentem maior impacto socioambiental.” No item 3.2.2. do PER menciona-se que “Alterações de tipo de dispositivo ou sua localização serão previamente solicitados à ANTT para análise, e sua aprovação não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro.” Entendemos que, ao aprovar a alteração proposta pela Concessionária por meio de uma solução não inferior e que atenda os objetivos do PER, não caberá aplicação de Fator D pela alteração do tipo e/ou localização da melhoria. Está correto o entendimento? Ressalta-se que a ANTT reiterou esse entendimento, que já havia sido fixado na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 01/2023 (item 12, Protocolo 50500.183444/2023-11), em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “Respostas: O entendimento está correto para a hipótese proposta. Não incidirá o Fator D para casos em que tenha havido alteração do tipo de obra de melhoria prevista no PER e/ou seu deslocamento, desde que seja mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução e localização não apresentem maior impacto socioambiental, considerando a entrega das obras nos prazos e parâmetros previstos no PER.” (item 9, Protocolo nº 50505.131674/2024-28, Ata de”

**Respostas:** O entendimento está correto para a hipótese proposta. Não incidirá o Fator D para casos em que tenha havido alteração do tipo de obra de melhoria prevista no PER e/ou seu deslocamento, desde que seja mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução e localização não apresentem maior impacto socioambiental, considerando a entrega das obras nos prazos e parâmetros previstos no PER.

#### **78. "Item 3.1.8, PER Volume I**

Entendemos que a responsabilidade da Concessionária pela manutenção e pelos custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos não se aplica às instalações das Unidades Operacionais e Delegacias da Polícia Rodoviária Federal, tendo à União a responsabilidade do seu custeio. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer. Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: “O entendimento está correto. Não será obrigação da Concessionária a manutenção de Unidades Operacionais ou delegacias da PRF, de acordo com a diretriz de Política Pública do Ministério dos Transportes” (item 19, Protocolo nº 50505.131674/2024-28, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 5/2024).

**Respostas:** Sim. O entendimento está correto. Não será obrigação da Concessionária a manutenção de Unidades Operacionais ou delegacias da PRF, de acordo com a diretriz de Política

Pública do Ministério dos Transportes.

**79. Item 7.2, (ii), Anexo 10 - Minuta do Contrato de Administração das Contas da Concessão**

Entendemos que a Concessionária não será responsável por quaisquer tributos incidentes sobre os valores depositados nas Contas da Concessão, enquanto permanecerem depositadas. O entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer. Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se: "(...) Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os tributos oriundos dos rendimentos aplicados nos Investimentos Permitidos, serão deduzidos por meio da própria conta de administração." (item 62, Protocolo nº 50505.131678/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 5/2024)."

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Os tributos oriundos dos rendimentos aplicados nos investimentos permitidos serão deduzidos por meio da própria conta de administração.

**Protocolo 50505.008818/2025-24**

Recebido em 13 de fevereiro de 2025 - 11:35:23

**1. Item 7.1 do Edital**

No que se refere o item 7.1 do Edital, consta que a garantia de proposta deverá ser realizada "no montante mínimo", entretanto, necessário esclarecer que o valor da garantia é o valor máximo coberto pela apólice de Seguro Garantia, conforme definido no inciso X do art. 2º da Circular Susep 662/2022 que assim dispõe: "Art. 2º Para fins desta Circular define-se: (...) X - valor da garantia: valor máximo garantido pela apólice." Este valor é equivalente ao limite máximo de garantia da apólice (LMG) e corresponde ao valor máximo pelo qual a seguradora se responsabilizará e pagará ao segurado em caso de sinistro. Neste sentido, oportuno destacar que o risco da Seguradora é limitado ao Limite Máximo de Garantia (LMG) em consonância com o artigo 13 da Circular Susep 662/2022, o qual prevê que a seguradora responde integralmente pelo valor do sinistro, limitado ao valor da garantia. Diante disso, necessário questionar a Comissão se estão de acordo que a Seguradora não poderá garantir a indenização em um montante mínimo, sem que haja um limitador da garantia.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. O valor da garantia da proposta corresponde ao valor máximo de cobertura pela apólice, e a seguradora responde integralmente pelo valor do

sinistro, limitado ao valor da garantia indicado na cláusula 7.1 do Edital.

## **2. Item 7.9 VI do Edital**

7.9 A Garantia da Proposta poderá ser executada nas hipóteses de inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão, mediante notificação, pela ANTT, às Proponentes inadimplentes e às respectivas seguradoras, assegurado o direito ao contraditório e ampla defesa, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital ou na Legislação, incluindo, mas não se limitando às seguintes hipóteses: (...) VI. cobertura de multas, penalidades e indenizações eventualmente devidas pelas Proponentes à ANTT, em virtude de sua participação no Leilão, da data da apresentação da Garantia da Proposta até o prazo previsto no subitem 7.8, sem prejuízo da aplicação de outras penalidades e da responsabilização residual pelo valor que extrapolar a Garantia da Proposta; De acordo com o item 7.9, VI do Edital, o Poder Concedente prevê que a Garantia de Proposta poderá ser executada para cobertura de multas, penalidade e indenizações. Entretanto, menciona a aplicação de “outras penalidades”. Como a Garantia de Proposta cobre as penalidades aplicadas pelo Segurado ao Tomador, em decorrência da não assinatura do contrato administrativo, questionamos à Comissão quais seriam as outras penalidades referidas.

**Respostas:** O dispositivo questionado refere-se a quaisquer penalidades indicadas no edital e na legislação aplicada ao certame.

## **3. Item 7.10 do Edital**

7.10 A Garantia da Proposta não poderá conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pelo tomador da garantia relativamente à participação no Leilão, observadas eventuais exceções previstas nos atos normativos da SUSEP, quando se tratar de seguro-garantia. O mercado de seguro possui algumas cláusulas padronizadas, inclusive para atender pontos exigidos nos contratos de resseguro. Com isso, a delimitação de riscos excluídos nas apólices tem como objetivo a clareza para todas as partes envolvidas, especialmente o segurado, dos riscos que não possuem cobertura. Assim, é importante esclarecer que disposições no sentido de que a garantia “não poderá conter cláusulas excludentes quaisquer de responsabilidades” inviabiliza o uso do seguro garantia como uma forma de garantia, uma vez que por característica do produto, este deve seguir as normas estabelecidas pelo órgão regulador (SUSEP), além de possuir algumas cláusulas padronizadas de riscos excluídos, para atender não apenas o requisito regulatório, como também o contrato de resseguro. Assim, é necessário que essa Comissão esclareça se o termo “exclusão de responsabilidade” se refere às cláusulas que

estabelecem os riscos excluídos. Se confirmado, entende-se que será necessária a revisão do item, considerando que a Seguradora, respaldada pelas Circulares Susep 662/22 e 621/21 e pela legislação vigente, especialmente o artigo 757 do Código Civil, têm a prerrogativa de limitar seus riscos, desde que faça constar das Condições Contratuais da Apólice tais situações. Sendo assim, para ausência de dúvida, solicita-se a confirmação desta Comissão de que as cláusulas de riscos excluídos elencadas abaixo serão aceitas nas apólices de seguro garantia para GARANTIA DE PROPOSTA para atendimento das exigências legais e regulatórias:

""x. RISCOS EXCLUÍDOS

x.x. Não estão incluídos na cobertura quaisquer prejuízos ocasionados direta ou indiretamente e ocorridos em consequência de:

- a) obrigações trabalhistas e previdenciárias, salvo se expressamente contratada cobertura adicional;
- b) riscos cobertos por outros ramos ou modalidades de seguro, tais como, mas não se limitando a seguro de responsabilidade civil, lucros cessantes e eventos e riscos de natureza ambiental;
- c) eventos de caso fortuito ou força maior, nos termos do Código Civil;
- d) inadimplência de obrigações garantidas, decorrentes de atos ou fatos de responsabilidade do Segurado, que tenham contribuído de forma determinante para ocorrência do Sinistro;
- e) inadimplência de obrigações do Edital que não sejam de responsabilidade do Tomador;
- f) atos de terrorismo conforme definido por legislação ou regulamentação aplicável;
- g) atos de hostilidade, guerra, rebelião, insurreição, revolução, confisco, destruição ou requisição decorrentes de qualquer ato de autoridade de fato ou de direito, civil ou militar e, em geral, todo ou qualquer ato ou consequência dessas ocorrências, bem como atos praticados por qualquer pessoa agindo ou em ligação com qualquer organização cujas atividades visem a derrubar pela força o governo ou instigar a sua queda, pela perturbação da ordem política e social do país por meio de atos de terrorismo, guerra, revolução, subversão e guerrilhas;
- h) quaisquer perdas, destruição ou danos, de quaisquer bens materiais, prejuízos e despesas emergentes ou consequentes de qualquer forma de radiação, contaminação, resíduo ou fissão, inclusive, mas não se limitando, às nucleares e ionizantes;
- i) obrigações que não estejam expressamente garantidas e previstas no Objeto da presente Apólice;
- j) quaisquer prejuízos e/ou demais penalidades aplicadas em função da violação de normas

anticorrupção dolosamente perpetradas pelo Segurado e/ou seus representantes.

**Respostas:** As apólices não poderão conter cláusula de exclusão de responsabilidade que não decorram de exigência legal ou regulamentar, observados os modelos padrão, se existentes, definidos em regulação expedida pela SUSEP. Somente serão admitidas exclusões de responsabilidade que sejam impostas por exigência legal ou regulamentar, não sendo admitidas exclusões de responsabilidade que, embora admitidas pelas normas ou regulação vigentes, não sejam de inserção compulsória/obrigatória nos documentos de garantia e seguros.

#### **4. Item 14.3.2 do Edital**

14.3.2 em fixação de multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta e na execução integral da sua Garantia da Proposta, conforme subitem 7.9 VI. De acordo com o item 14.3.2 verifica-se que a inabilitação da proponente poderá implicar na fixação da multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta e na execução integral da Garantia de Proposta. Entretanto, importante esclarecer que a garantia de proposta cobre justamente a multa e penalidades em decorrência da não assinatura do contrato administrativo. Diante disso, gostaríamos de questionar à Comissão, uma vez que o item 14.3.2 aparenta que haverá uma dupla execução, já que a garantia de proposta cobrirá a multa fixada no valor do limite da garantia e ainda assim haverá a execução integral da Garantia de Proposta.

**Respostas:** O disposto no item 14.3.2 do Edital trata da fixação de multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta na hipótese de inabilitação ou desclassificação da proponente caso seja verificada a ocorrência de fraude. Portanto, a possibilidade indicada no item 7.9, VI, do Edital abrange as demais hipóteses de fixação de multa que não sejam esta.

#### **5. Anexo 2 do edital**

##### **3 Objeto do Seguro**

3.1 Garantir a indenização, no montante de R\$ 49.140.000,00, referenciado a janeiro de 2023, no caso de a Proponente descumprir quaisquer de suas obrigações decorrentes da Lei ou do Edital, incluindo a recusa em assinar o Contrato de Concessão, não atendimento das exigências para a sua assinatura, nas condições e no prazo estabelecidos no Edital, e em qualquer das hipóteses previstas no subitem 7.9 do Edital.

##### **5 Valor da Garantia**

A Apólice de Seguro-Garantia deverá prever o montante de indenização de R\$ 49.140.000,00.

Necessário esclarecer que o valor da garantia é o valor máximo coberto pela apólice de Seguro Garantia, conforme definido no inciso X do art. 2º da Circular Susep 662/2022 que assim dispõe:

“Art. 2º Para fins desta Circular define-se: (...) X - valor da garantia: valor máximo garantido pela apólice.”

Este valor é equivalente ao limite máximo de garantia da apólice (LMG) e corresponde ao valor máximo pelo qual a seguradora se responsabilizará e pagará ao segurado em caso de sinistro. Neste sentido, oportuno destacar que o risco da Seguradora é limitado ao Limite Máximo de Garantia (LMG) em consonância com o artigo 13 da Circular Susep 662/2022, o qual prevê que a seguradora responde integralmente pelo valor do sinistro, limitado ao valor da garantia. Diante disso, para ausência de dúvidas, necessário questionar a Comissão se estão de acordo que a Seguradora somente poderá garantir a indenização no montante máximo, o qual corresponde ao valor máximo de indenização (LMG) garantido pela Seguradora.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. O valor da garantia da proposta corresponde ao valor máximo de cobertura pela apólice, e a seguradora responde integralmente pelo valor do sinistro, limitado ao valor da garantia indicado na cláusula 7.1 do Edital.

## **6. 11.6 da Minuta do Contrato**

11.6 Sem prejuízo das demais hipóteses previstas no Contrato e na regulamentação vigente, a Garantia de Execução do Contrato poderá ser utilizada quando:

11.6.1 A Concessionária não realizar as obrigações de investimentos previstas no PER ou as intervenções necessárias ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho, dos Parâmetros Técnicos, ou da sua execução em desconformidade com o estabelecido no Contrato, nos prazos devidos, ensejando danos ao Poder Concedente, cujos valores e procedimentos serão apurados conforme regulamento da ANTT.

Primeiramente, necessário esclarecer que o Seguro Garantia Executante Concessionário cobre prejuízos causados pelo Tomador em decorrência do descumprimento de suas obrigações contratuais, multas e penalidades, custo pela não devolução dos bens reversíveis, bem como, o pagamento de outorgas, exclusivamente ao Poder Concedente e previstos no Contrato de Concessão, os quais serão comprovadamente apurados em processo administrativo específico. Diante disso, para ausência de dúvidas, a Comissão está de acordo que o inadimplemento de quaisquer obrigações da Concessionária terá o procedimento e valores apurados através da instauração do processo administrativo?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

## 7. Minuta de Contrato

11.6.6 Em caso de intervenção pela ANTT, as receitas não forem suficientes para cobrir o valor dos investimentos, dos custos e das despesas decorrentes da Concessão, conforme subcláusula 31.9.1;

(...)

31.9 Se eventualmente as receitas não forem suficientes para cobrir o valor dos investimentos, dos custos e das despesas decorrentes da Concessão incorridas pela ANTT, esta poderá:

31.9.1 valer-se da Garantia de Execução do Contrato para cobri-las, integral ou parcialmente.

Em relação aos Prejuízos cobertos pelas Apólices de Seguro Garantia na modalidade Executante Concessionário – Garantia de Execução, é válido reforçar alguns conceitos: a apólice na modalidade em questão visa garantir indenização, até o LMG, pelos inadimplementos do Tomador (Concessionária) no Contrato de Concessão, apurados mediante regular processo administrativo, sendo tais inadimplementos referentes (i) a diferença entre os investimentos a serem realizados no período de vigência da Apólice, conforme previsto no Contrato de Concessão e os investimentos não concluídos por culpa ou dolo do Tomador no período de vigência da Apólice; (ii) os valores de Outorga; (iii) multas aplicadas em decorrência de inadimplemento do Contrato de Concessão; (iv) valor comprovadamente necessário para recebimento dos Bens Reversíveis e (iv) Outras Receitas devidas em contraprestação à concessão exclusivamente ao Poder Concedente e previstos no Contrato de Concessão. Sendo assim, quaisquer eventos diversos destes que resultem em quaisquer prejuízos não poderão ser diretamente garantidos pelas Apólices. Sendo assim, o evento em si mesmo, conforme indicado nas Cláusulas 11.6.6 e 31.9, não ensejaria o acionamento da garantia. Embora as receitas não sejam suficientes para cobrir o valor dos financiamentos, investimentos, custos e despesas, tal fato não seria suficiente para caracterizar eventual prejuízo, uma vez que a concessionária pode ter outros meios para cobrir os valores, como caixa, por exemplo. De toda forma, é imprescindível esclarecer que uma vez que tais inadimplementos justifiquem, conforme previsão do Contrato de Concessão, a aplicação de uma penalidade pela ANTT e esta não seja paga pelo Tomador, a penalidade poderá ensejar a execução da garantia, cabendo a Seguradora o pagamento da indenização, nos termos da Apólice. Assim, para ausência de dúvidas, questiona-se à Comissão se está de acordo com o entendimento de que faz parte do escopo de cobertura a penalidade imposta em decorrência do descumprimento, porém o evento em si não pode ser passível de cobertura.

**Respostas:** A apólice de Seguro Garantia tem por objeto garantir a indenização ao segurado (ANTT), até o valor da garantia fixado na apólice e durante seu período de vigência, pelos prejuízos decorrentes do inadimplemento das obrigações assumidas pelo tomador no CONTRATO DE

CONCESSÃO. Em caso de intervenção será instaurado processo administrativo para apurar eventual descumprimento da concessionária, podendo ser acionado o Seguro Garantia na hipótese prevista na cláusula 11.6.6 do Contrato de Concessão.

## **8. Minuta de Contrato e Anexo 4**

11.6.6 a Concessionária não efetuar, nos prazos devidos, o pagamento de quaisquer indenizações ou outras obrigações pecuniárias de responsabilidade da Concessionária relacionadas à Concessão;e

Anexo 4 - Minuta do Contrato:

### **3 Objeto do Seguro**

3.1 Garantir o fiel cumprimento de todas as obrigações contraídas pela Concessionária perante o Poder Concedente, nos termos do Contrato de Concessão do Sistema Rodoviário, devendo o Segurado ser indenizado, até o limite dos valores fixados no item 5 abaixo, quando ocorrer descumprimento contratual, incluindo, entre outros, os eventos de descumprimento contratual indicados no Contrato.

Inicialmente, é importante destacar que o escopo do Seguro Garantia é cobrir os prejuízos causados pelo Tomador em decorrência do descumprimento de suas obrigações contratuais, multas e penalidades, custo pela não devolução dos bens reversíveis, bem como, o pagamento de outorgas. Assim sendo, considerando o objetivo do Seguro-Garantia exposto, o termo “pagamento de quaisquer indenizações ou outras obrigações pecuniárias de responsabilidade” e “cumprimento de todas as obrigações” merecem revisão, uma vez que o Seguro Garantia conta com limitações de risco (riscos excluídos) que inviabilizam o pagamento de quaisquer valores, assim como a cobertura de danos ambientais, responsabilidade civil, fiscal, penalidades regulatórias aplicadas por outros Órgãos, dentre outros. Isto é, as Seguradoras, respaldadas pelas Circulares Susep 662/22 e 621/21 e pela legislação vigente, especialmente o artigo 757 do Código Civil, têm a prerrogativa de limitar seus riscos, desde que faça constar das Condições Contratuais da Apólice tais situações, uma vez que o Seguro Garantia, por natureza, não abrange todos os riscos (não é all risks). Diante do exposto, solicitamos esclarecer se é correto o entendimento de que o Seguro Garantia cobre riscos específicos, sendo inviável a cobertura de todas as obrigações contraídas pela Concessionária ou pagamento de quaisquer indenizações.

**Respostas:** Está correto o entendimento, uma vez que a CIRCULAR SUSEP Nº 662, DE 11 DE ABRIL DE 2022 prevê hipóteses de Riscos excluídos e perda de direito do segurado.

**Protocolo 50505.009252/2025-58**

Recebido em 14 de fevereiro de 2025 - 18:02

**1. Item 8.3.5. do Edital**

De acordo com o Item 8.3.5. do Edital, “[c]aso ocorra captação líquida de capital de terceiros para o Aporte de Recursos Vinculados antes da assinatura do Contrato, o capital social a ser subscrito e integralizado será reduzido proporcionalmente ao valor de captação líquida de capital de terceiros até o limite de 50% (cinquenta por cento) do valor relativo ao Aporte de Recursos Vinculados” (Ênfase acrescentada). Solicita-se, gentilmente, esclarecimentos acerca da definição da denominação “captação líquida de capital de terceiros”. Questiona-se, gentilmente, se um contrato de financiamento assinado tendo como uma das condições precedentes para desembolso a assinatura do contrato de concessão poderia ser considerado como uma “captação líquida de capital de terceiros”.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

**2. Item 13.3.2. do Edital**

O Item 13.3.2. do Edital prevê que “[s]erá verificada a diferença entre os percentuais de desconto ofertados, sendo habilitadas para a Etapa de Viva-Voz a Proponente classificada preliminarmente em primeiro lugar e as Proponentes que tenham ofertado Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio até 20% (vinte por cento) inferior em termos relativos, ou com diferença nominal de até 5% (cinco por cento) em relação ao maior desconto apresentado, o que resultar em maior abrangência”. A benefício do regular entendimento sobre a lógica deste Item, solicita-se, gentilmente, a disponibilização de um exemplo de quais seriam as diferenças relativas e diferenças nominais (inferior e superior) para o viva-voz em um cenário de lance inicial de deságio de tarifa de 18%.

**Respostas:** CENÁRIO:

| Proponente | Desconto |
|------------|----------|
| A          | 7%       |
| B          | 6%       |
| C          | 5,5%     |
| D          | 2%       |

Critério Corte

20% 5,6%

5 pontos percentuais 2%

Neste cenário, considerando o critério que elege para a Etapa de Viva-Voz a proposta apresentada pela proponente classificada em primeiro lugar e as demais que tenham ofertado Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio até 20% inferior, apenas as duas primeiras colocadas participariam da Etapa de Viva-Voz. Já pelo critério que elege para a Etapa de Viva-Voz a proposta apresentada pela proponente classificada em primeiro lugar e as demais que tenham ofertado proposta com a diferença nominal de até 5 pontos percentuais em relação ao maior desconto apresentado, todas as proponentes poderiam participar. Portanto, seria observado o segundo critério (5 pontos percentuais), visto que resultará em maior abrangência.

### **3. Subcláusula 1.1.1., (civ) da Minuta de Contrato**

Entende-se que o valor da Tarifa Básica de Pedágio, no valor de R\$ 0,35513/km, indicada na definição do termo “Tarifa Básica de Pedágio (TBP)” se aplica, também, aos segmentos do trecho metropolitano. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento está correto. O valor de R\$ 0,35513/km mencionado como Tarifa Básica de Pedágio (TBP) constitui a base de cálculo que abrange todo o Sistema Rodoviário concedido, inclusive o segmento metropolitano. No caso do Trecho Metropolitano, há regras específicas de cobrança (como o modelo de Free Flow e a aplicação de Fatores de Gerenciamento), mas a referência-base para a tarifa permanece a TBP definida no Contrato.

### **4. Subcláusula 4.2.1. da Minuta de Contrato**

A Subcláusula em referência menciona que o “Termo de Arrolamento e Transferência de Bens deve ser firmado em até 1 (um) mês a contar da publicação do extrato do Contrato no DOU”. Entende-se que a publicação do extrato do Contrato no DOU coincide com a data de assinatura do contrato. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. A data de assinatura do Contrato não necessariamente coincide com a publicação do extrato do Contrato no DOU.

### **5. Subcláusulas 4.2.3. e 4.2.4. da Minuta do Contrato**

A Subcláusula 4.2.3. da Minuta do Contrato menciona que “[e]ventuais obras do Poder Concedente, cujos contratos estejam em vigor quando da publicação do Edital e não sejam concluídas até a assinatura do Contrato, deverão ser assumidas pela Concessionária na Data da Assunção e concluídas em prazo a ser pactuado com a ANTT, sem direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro”. Em igual sentido, a Subcláusula 4.2.4. da Minuta do Contrato menciona que “[o]s custos advindos das adequações e complementações das obras executadas pelo Poder Concedente e por outros entes públicos antes da Data da Assunção, inclusive aquelas não concluídas e cujo cumprimento se faça necessário ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER, não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.” Com efeito, solicita-se, gentilmente, esclarecimentos acerca dos contratos em vigor entabulados pelo Poder Concedente, bem como o status das obras executadas pelo Poder Concedente e/ou por outros entes públicos, com o objetivo de propiciar às Proponentes a devida transparência (artigo 5.º da Lei Federal n.º 14.133/2021) a respeito dos custos a serem incluídos em sua Proposta Econômica.

**Respostas:** A ANTT disponibilizará aos interessados as informações que dispuser sobre contratos vigentes em seu sítio eletrônico. Entretanto, tal disposição não desobriga a Concessionária ao atendimento do item 2.8 do Edital "as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas". Assim, entende-se ser responsabilidade da proponente a aferição das informações referentes à operação do Sistema Rodoviário pela concessionária anterior.

## **6. Subcláusula 5.2. da Minuta do Contrato; Volume I, Item 5.2 do Programa de Exploração da Rodovia (PER)**

De acordo com o Volume I, Item 5.2 do Programa de Exploração da Rodovia (PER), a futura Concessionária deverá observar os padrões de IFC, dentre os quais o PDS5 referente às normas sobre Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário. A esse respeito, entende-se que as normas aplicáveis ao compartilhamento de riscos de desapropriações, regularizações e desocupações, previstas na Subcláusula 6.3. da Minuta do Contrato também são aplicáveis em relação ao cumprimento do PDS5 (incluindo, neste caso, a consideração dos valores dispendidos para o seu cumprimento no valor estimado na Subcláusula 6.3.1. da Minuta do Contrato). Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. De acordo com a subcláusula 6.3.3 da minuta de Contrato, são passíveis de reequilíbrio os custos associados às desapropriações e desocupações da Faixa de Domínio decorrentes dos atos referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro dos custos indicados na subcláusula 6.3.3.2. Portanto, caso os custos associados ao cumprimento dos Padrões do IFC sejam enquadráveis nas

hipóteses previstas na subcláusula 6.3.3, poderão ser objeto de recomposição.

#### **7. Subcláusula 5.2.2. da Minuta do Contrato**

Referida Subcláusula prevê que a ANTT poderá determinar o cumprimento das obrigações e condicionantes constantes das licenças e autorizações ambientais mesmo antes da transferência de titularidade à Concessionária. Caso, eventualmente, não haja a transferência de titularidade à Concessionária, entende-se que haverá o ressarcimento dos custos incorridos por ela para assegurar o cumprimento das obrigações e condicionantes constantes das licenças e autorizações ambientais. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **8. Subcláusula 5.6.1. da Minuta do Contrato**

Referida Subcláusula prevê que a “[a] Concessionária sucederá o operador anterior quanto ao processo de licenciamento ambiental existente, assumindo todas as condicionantes e quaisquer outras obrigações relativas ao Sistema Rodoviário, independentemente de pendências no seu cumprimento prévio.” Entende-se que, caso a assunção relatada na Subcláusula 5.6.1. da Minuta do Contrato resulte na incursão de custos por parte da Concessionária, esta terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nosso entendimento está correto? Independentemente da resposta conferida a este questionamento, solicita-se, gentilmente, a disponibilização de informações relacionadas ao status do processo de licenciamento ambiental assumido pelo operador atual.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. A Concessionária deverá assumir os custos e quaisquer outras obrigações quando suceder a operadora anterior no tocante ao processo de licenciamento ambiental existente.

No mais, ressaltamos que as informações relativas às licenças e autorizações ambientais são de domínio público, sendo disponibilizadas pelos órgãos ambientais competentes seguindo os princípios da administração pública de transparência e publicidade de tais atos. Contudo, foram disponibilizados arquivos referentes aos estudos socioambientais e às licenças ambientais, dentre os arquivos sobre os estudos de viabilidade, no site da ANTT referente à publicação do Edital, sem prejuízo da obrigação de a Proponente interessada em proceder seus próprios levantamentos quanto à condição das licenças ambientais necessárias. Lembra-se que a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 e 2.6 do Edital.

## 9. Subcláusula 5.7. da Minuta do Contrato

O montante indicado na Subcláusula 5.7.1., bem como o regramento completo contido na Subcláusula 5.7. da Minuta do Contrato, contempla o custeio de estudos e atendimento dos programas ambientais, Padrões de Desempenho do IPFC, programa carbono zero e demais itens associados descritos no Programa de Exploração da Rodovia (PER). Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. O montante indicado na Subcláusula 5.7.1 da Minuta do Contrato contempla o custeio dos dispêndios relativos aos atos referidos na subcláusula 5.1.3, relativos às licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão.

## 10. Subcláusula 5.7. da Minuta do Contrato

A Subcláusula 5.7, que trata do Compartilhamento de Risco de Condicionantes de Licenças Ambientais, já contempla os custos referentes às condicionantes incluídas nas ASVs, como, por exemplo, a compensação devida à supressão vegetal. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

## 11. Subcláusula 5.7.1. da Minuta do Contrato

De acordo com a Subcláusula em referência, “[a] Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de cumprimento das condicionantes de licenças ambientais, o montante de R\$ 140.284.051,49 (cento e quarenta milhões, duzentos e oitenta e quatro mil e cinquenta e um reais e quarenta e nove centavos), na data-base de janeiro de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT”. Referido valor, de acordo com a Subcláusula 5.7.2.1. da Minuta de Contrato, será contabilizado anualmente e atualizado pelo IRT. Entende-se, portanto, que, após um ano da Data de Assunção, o valor em questão, descrito na Subcláusula 5.7.1. da Minuta de Contrato será reajustado, considerando o IRT acumulado desde a data-base indicada (janeiro de 2023). Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

### **12. Subcláusula 5.7.2.3. da Minuta do Contrato**

A Subcláusula 5.7.1. da Minuta do Contrato indica montante a ser considerado pela Concessionária em sua Proposta Econômica para fins de cumprimento das condicionantes de licenças ambientais. A Subcláusula 5.7.2.3. da Minuta de Contrato, referenciada neste esclarecimento, indica que “[n]a hipótese de os valores despendidos e previstos não ultrapassarem o montante citado na subcláusula 5.7.1 até o término do 10º Ano de Concessão, haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do saldo remanescente”. A partir desta premissa, entende-se que os custos de estudos complementares que forem solicitados por órgãos ambiental, referente às condicionantes do licenciamento, deverão ser contemplados pelas regras atinentes à utilização do montante indicado na Subcláusula 5.7.1. da Minuta do Contrato. Caso, eventualmente, surja a necessidade de realização de estudos complementares após o término do 10.º Ano de Concessão (i.e., após transcorrido período de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro citado na Subcláusula 5.7.2.3. da Minuta de Contrato), entende-se que será aplicável a regra da Subcláusula 5.7.2.4. da Minuta do Contrato, a qual prevê que “a Concessionária fará jus ao ressarcimento de 100% dos valores despendidos até que o valor total despendido alcance o montante indicado na cláusula 5.7.1.” Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento está correto. Após o 10º ano, uma vez efetuada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previsto na subcláusula 5.7.2.3, caso surjam novos estudos complementares, aplica-se a Subcláusula 5.7.2.4, garantindo à Concessionária o ressarcimento de 100% dos valores despendidos até atingir o montante indicado na cláusula 5.7.1, sendo que os valores excedentes terão reequilíbrio de 80% conforme Subcláusula 5.7.2, mediante aprovação da ANTT.

### **13. Subcláusula 5.7.2.3. da Minuta do Contrato**

De acordo com a Subcláusula em referência, “[n]a hipótese de os valores despendidos e previstos não ultrapassarem o montante citado na subcláusula 5.7.1 até o término do 10º Ano de Concessão, haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do saldo remanescente.” Isto é, o valor máximo para cumprimento das condicionantes de licenças ambientais mencionado na Subcláusula 5.7.1. da Minuta de Contrato poderá ser utilizado unicamente até o 10.º ano de Concessão. Caso o valor integral não seja consumido, o saldo remanescente será “perdido” (revertido ao Poder Concedente por meio de procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato). Nosso entendimento está correto? Questiona-se, ainda, prezando pela eficiência, referido saldo remanescente não poderá ser utilizado para outras finalidades antes de haver o supracitado reequilíbrio?”

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Quanto a utilização do saldo remanescente para

outras finalidades, o montante previsto na subcláusula 5.7.1 deverá ser utilizado apenas para o custeio dos atos referidos na subcláusula 5.1.3.

#### **14. Subcláusula 6.1.5.2. da Minuta do Contrato**

De acordo com a Subcláusula em referência, ""[a] não obtenção da DUP dentro do prazo de 6 (seis) meses contados a partir da solicitação formulada perante a ANTT não acarretará responsabilização à Concessionária, desde que, comprovadamente, o atraso não lhe possa ser imputado, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio."" Entende-se que, para além de não gerar impacto negativo referente à aplicação de multas e imposição de penalidades à Concessionária, eventual impacto financeiro gerado à Concessionária (atraso no início das obras e, com isso, atraso na obtenção de receitas) em função de atraso na obtenção de DUPs atribuído à ANTT poderá ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento não está correto. A cláusula trata apenas responsabilidade à concessionária. Outros impactos foram tratados em cláusulas específicas.

#### **15. Subcláusula 6.3. da Minuta do Contrato**

A Subcláusula 6.3.1. da Minuta de Contrato prevê o montante de R\$ 144.588.360,52 para fins de Desapropriação e Desocupação. Entende-se que este saldo poderá ser utilizado pela Concessionária até o final da Concessão, não havendo limitação temporal após a qual seria necessária a adoção de procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, tal como há em relação às condicionantes ambientais. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **16. Subcláusula 6.3.3.5. da Minuta do Contrato**

A Subcláusula em referência, que trata do Compartilhamento de Risco de Desapropriações, Regularizações e Desocupações, prevê que "[n]a hipótese de os valores despendidos não ultrapassarem o montante citado na subcláusula 6.3.1, não haverá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro."" A Subcláusula 6.3.1. da Minuta de Contrato, por sua vez, prevê o montante de R\$ 144.588.360,52 para fins de Desapropriação e Desocupação. Portanto, entende-se que este saldo poderá ser consumido pela Concessionária para cobrir gastos decorrentes de

Desapropriação e Desocupação, sendo que se, ao final da Concessão, referido saldo não for inteiramente consumido, o Poder Concedente não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em seu favor. Nosso entendimento está correto?"

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **17. Subcláusula 8.1.6. da Minuta do Contrato**

Referida Subcláusula prevê que “[o]s contratos existentes de obras e serviços considerados essenciais à segurança do usuário, em andamento no Sistema Rodoviário na data de assinatura do Contrato, poderão ser mantidos na forma contratada e executados durante a vigência da Concessão.” Com efeito, solicita-se, gentilmente, esclarecimentos acerca dos contratos existentes de obras e serviços considerados essenciais à segurança do usuário, bem como o status das obras e serviços executados, com o objetivo de propiciar às Proponentes a devida transparência (artigo 5.º da Lei Federal n.º 14.133/2021) a respeito dos custos a serem incluídos em sua Proposta Econômica.

**Respostas:** É responsabilidade da proponente a aferição das informações referentes ao estágio e às condições das obras em andamento, não concluídas até o final da concessão vigente e que serão assumidas pela licitante vencedora. A disponibilização de informação pela ANTT não exige a licitante de proceder seus próprios levantamentos e se responsabilizar pelas informações, sem fazer jus a reequilíbrio econômico-financeiro ou deixar de cumprir os parâmetros técnicos exigidos no PER.

#### **18. Subcláusula 11.1. da Minuta do Contrato**

Referida Subcláusula indica o escalonamento da garantia de execução do Contrato exigida da Concessionária, utilizando-se do percentual de conclusão das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias descritas no PER. A esse respeito, questiona-se, gentilmente, qual será a base de cálculo para a aferição deste percentual, se a quilometragem do Sistema Rodoviário ou, ainda, o valor dos investimentos ou qualquer outro critério quantitativo.

**Respostas:** Para a definição do percentual de execução, será considerada a razão entre a extensão das obras de ampliação de capacidade executadas e liberadas em condições plenas ao tráfego pela extensão total das obras previstas no PER.

#### **19. Subcláusula 13.12. da Minuta do Contrato**

De acordo com a Subcláusula em referência ""[a] Conta de Aporte será aberta apenas em caso de existência de Recursos Vinculados correspondentes ao Lance vencedor do Leilão, nos termos do item 8 do Edital, e será movimentada exclusivamente pela ANTT, devendo ser encerrada após o procedimento previsto na subcláusula 12.3."" . Entende-se que a Conta de Aporte somente será aberta para receber Recursos Vinculados se, durante o Leilão, houver a oferta de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio em percentual superior a 18%. Nosso entendimento está correto?"

**Respostas:** O entendimento está correto.

#### **20. Subcláusula 18.4.4. da Minuta do Contrato**

Entende-se que a Reclassificação Tarifária abrangida pela Subcláusula 18.4.4. da Minuta do Contrato será aplicável após a autorização da ANTT, uma vez que haja a solicitação por parte da Concessionária e demonstração do atendimento do Programa de Exploração da Rodovia (PER) e demais previsões contratuais. Nosso entendimento está correto?"

**Respostas:** Entende-se que as regras de aplicação estão suficientemente estabelecidas na minuta de contrato.

#### **21. Subcláusula 18.4.4. da Minuta do Contrato**

Entende-se que a reclassificação tarifária será aplicada sobre as tarifas vigentes nas Praças de Pedágio, cumulativamente. Nosso entendimento está correto?"

**Respostas:** Entende-se que as regras de aplicação estão suficientemente estabelecidas na minuta de contrato.

#### **22. Subcláusula 18.5.3., (i) da Minuta do Contrato**

De acordo com a Subcláusula 18.5.3., (i) em referência "[o] somatório dos valores apurados a título da perda de Receita Tarifária relativa ao Desconto de Usuário Freqüente consiste na diferença entre (i) a estimativa, no ano em referência, da Receita Tarifária Líquida, deduzidos os Recursos Vinculados e considerada a incidência do DBT, que seria auferida pela Concessionária caso o Desconto de Usuário Freqüente não fosse aplicado e (ii) a Receita Tarifária Líquida, deduzidos os Recursos Vinculados, efetivamente auferida pela Concessionária, no ano em referência, decorrente da aplicação do Desconto de Usuário Freqüente, nos termos do Anexo 12."" (Ênfase acrescentada). A estimativa em referência, destacada no texto da Subcláusula 18.5.3., (i) da Minuta

de Contrato diz respeito ao percentual de 1,27% da Receita Tarifária que seria auferida caso o Desconto de Usuário Frequentemente não fosse aplicado sobre as tarifas de pedágio citada na Subcláusula 18.5.2. da Minuta de Contrato? Em caso negativa, solicita-se, gentilmente sobre as referências para a obtenção da estimativa em questão mencionada na Subcláusula 18.5.3., (i) da Minuta do Contrato.

**Respostas:** Não, a estimativa mencionada na Subcláusula 18.5.3. (i) não se refere diretamente ao percentual de 1,27% da Receita Tarifária citado na Subcláusula 18.5.2. A Subcláusula 18.5.2. estabelece que o Desconto de Usuário Frequentemente (DUF) terá um impacto estimado de 1,27% na Receita Tarifária Líquida, como uma referência geral para o cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro. Contudo, a Subcláusula 18.5.3., (i) trata da fórmula específica para apurar a perda de Receita Tarifária decorrente da aplicação do DUF, comparando dois cenários: (i) a Receita Tarifária Líquida estimada sem o DUF e (ii) a Receita Tarifária Líquida efetivamente auferida com o DUF. Essa estimativa não é fixa no percentual de 1,27%, mas sim no valor calculado com base em dados específicos do ano em referência, conforme detalhado no Anexo 12.

### **23. Subcláusula 22.5.4., (v) da Minuta do Contrato**

A Subcláusula em referência prevê que ""em caso de atraso na execução das obras e serviços da Frente de Recuperação e Manutenção, da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e da Frente de Serviços Operacionais decorrente de eventos que sejam comprovados e reconhecidos expressamente pela ANTT como de risco do Poder Concedente, será aplicado o Desconto de Reequilíbrio, mas não será aplicada a respectiva penalidade"". Considerando que a própria Subcláusula 22.5.4., (v) da Minuta de Contrato indica que os riscos em questão são riscos do Poder Concedente, entende-se que não há motivação para que a Concessionária sofra a aplicação do Desconto de Reequilíbrio, que gerará indenização ao Poder Concedente por situação gerada por ele próprio. Nosso entendimento está correto? Em caso positivo, solicita-se a retificação desta Subcláusula para que a situação nela narrada não gere a aplicação do Desconto de Reequilíbrio em prejuízo da Concessionária, por ação atribuída ao Poder Concedente.

**Respostas:** O Desconto de Reequilíbrio não é penalidade, mas reequilíbrio. Presume-se que o atraso na obra, independentemente de juízo de culpabilidade, acarretará menos dispêndio da concessionária, e portanto, aplicação do referido desconto.

### **24. Subcláusula 26.6.2. da Minuta do Contrato**

De acordo com a Subcláusula em referência, "as ações propostas no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT deverão ser

implementadas pela Concessionária com Recursos Vinculados depositados na Conta de Ajuste”. A partir da interpretação desta Subcláusula, entende-se que os custos dispendidos com o Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental extrapolarem o valor disponível na Conta de Ajuste, serão ressarcidas pelo Poder Concedente, respeitando a ordem de “Meios de Recomposição” listados na Subcláusula 22.3.1. da Minuta de Contrato. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento está correto.

#### **25. Subcláusula 26.6.2. da Minuta do Contrato**

De acordo com a Subcláusula em referência, “as ações propostas no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT deverão ser implementadas pela Concessionária com Recursos Vinculados depositados na Conta de Ajuste”. Entende-se que todos os investimentos da Concessionária com o Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, por meio da utilização de Recursos Vinculados depositados na Conta de Ajuste, com exceção dos custos dos estudos e de elaboração do Programa propriamente ditos (Subcláusula 26.6.3. da Minuta de Contrato). Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento está correto.

#### **26. Subcláusula 32.12. da Minuta do Contrato**

A Subcláusula em referência prevê que, durante a fase de extinção do Contrato, “verificada a existência de saldo em favor da Concessionária, a ANTT deverá emitir Notificação de Ajuste Final de Resultados indicando o montante devido à Concessionária e autorizando o Banco Depositário a transferir à Conta de Livre Movimentação da Concessionária, até o limite do saldo remanescente nas Contas da Concessão.”. Caso não haja saldo suficiente para pagar o ajuste de resultados, questiona-se, gentilmente, qual seria o rito e quanto seria a fonte de recursos utilizada para realizar o pagamento do valor excedente de indenização à Concessionária.

**Respostas:** Se o saldo disponível não for suficiente para quitar a indenização, serão seguidos procedimentos próprios para a quitação do valor excedente, a serem definidos pelo Poder Concedente, conforme legislação e regulamentação aplicáveis.

#### **27. Anexo 1 - Termo de Arrolamento e Transferência de Bens**

Entende-se que a data do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens coincide com a Data de Assunção. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento está correto.

### **28. Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume I**

A tabela de parâmetros de desempenho na página 14 do Anexo 2 - PER indica que o IRI deve ter um valor máximo de 2,7 m/km no final do Ano 5. No entanto, a nota 3 da mesma página informa que no final da fase de recuperação (Ano 5) e durante toda a fase de manutenção (Ano 6-30) a média do segmento homogêneo de 1 km deve ser menor ou igual a 3 m/km, o que contraria o valor da tabela. Dessa forma, questiona-se, gentilmente: deve-se considerar um valor máximo por quilômetro de 2,7 m/km e o valor máximo para segmentos de 200m igual à 3,5 m/km (principais) e 4,0 m/km (marginais)?

**Respostas:** Ao final da fase de recuperação (5º ano) e durante toda a fase de manutenção, indica-se que a média do segmento homogêneo de 1 km seja  $\leq 2,7$  m/km (incluindo principais e marginais). O PER Volume I será revisado.

### **29. Tabela 4 do Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume II**

Questiona-se, gentilmente, se está correto o entendimento de que o "ano" referenciado na Tabela em referência se refere ao final do Ano Concessão em que a obra deverá estar concluída e livre para operação.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. O ano indicado nas tabelas do PER VOLUME II refere-se ao ano de conclusão da obra. No entanto, ressalta-se que a operação do trecho deve atender aos parâmetros estabelecidos no PER VOLUME I.

### **30. Tabela 7 do Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume II**

Questiona-se, gentilmente, em qual Ano Concessão deverão ser concluídas as intervenções descritas na Tabela em referência.

**Respostas:** As obras localizadas entre os quilômetros 80 (Interseção de Duarte da Silveira) e 102 (Praça de Pedágio de Xerém) deverão ser executadas conforme a segmentação da rodovia em lotes e de acordo com o cronograma estabelecido no apêndice K "LOTES DE RECLASSIFICAÇÃO

TARIFÁRIA", Tabela 52.

### **31. Item 3.9. do Anexo 5 - Fatores D, A e E; e Subcláusula 1.1., (xlix) da Minuta de Contrato**

A Subcláusula 1.1., (xlix) da Minuta de Contrato define o Fator E como ""incrementador de valores destinados à Conta de Livre Movimentação, utilizado como mecanismo de aplicação do Acréscimo de Reequilíbrio, relativo à conclusão de obras do Estoque de Melhorias, conforme previsto no Anexo 5" Já o Item 3.9. do Anexo 5 - Fatores D indica que o ""percentual relativo ao Acréscimo de Reequilíbrio – Fator E incidirá diretamente sobre a Tarifa de Pedágio"". Com base nestas duas redações entende-se que não há completa clareza sobre a aplicabilidade do Fator E. Em sendo assim, questiona-se: o Fator E seria um incremento à Conta de Livre Movimentação via alíquota variável aplicada ou o Fator E seria diretamente aplicado sobre a Tarifa de Pedágio somente?"

**Respostas:** O Fator E consiste em um incrementador de valores destinados à Conta de Livre Movimentação via alíquota variável, conforme interpretação das subcláusulas 12.4(ii) e 12.8.4, devendo ser desconsideradas quaisquer disposições em sentido contrário dessas subcláusulas. Salienta-se que, de acordo com a definição da subcláusula 1.2.2, em caso de divergência entre o Contrato e Anexos, prevalece o disposto naquele.

### **32. Anexo 6 - Fator C**

Vislumbrou-se dificuldade de materialização do cálculo para um caso prático em planilha e que reflita os conceitos e aplicação do Fator C, conforme descrito no Item 2 do Anexo 6. Desta forma, solicita-se, gentilmente, a disponibilização de um exemplo numérico de como os cálculos de recomposição são efetuados."

**Respostas:** Entende-se que o questionamento encaminhado não constitui pedido de esclarecimento acerca da interpretação a ser dada ao regramento contratual estabelecido. Portanto, não será atendida a solicitação de exemplificação de funcionamento do mecanismo. Salienta-se que o seu funcionamento está disposto no Anexo 6 da minuta do Contrato, bem como através dos outros pedidos de esclarecimentos respondidos.

### **33. Item 2.4. do Anexo 13 - Gerenciamento de Tráfego no Trecho Metropolitano**

Questiona-se, gentilmente, se está correto o entendimento de que os usuários que passarem pela Praça de Pedágio de Xerém, não pagarão as tarifas de pedágio dos pórticos, independentemente do valor total que resultar a somatória dos pórticos.

**Respostas:** O entendimento está correto. O item 2.4 do Anexo 13 identifica que "O usuário que efetuar o pagamento da Tarifa de Pedágio na Praça de Xerém, denominada daqui em diante Praça de Referência, em qualquer dos sentidos (bloqueios inclusos), será isento da Tarifa das Pistas Expressas por meio do Free Flow.", não apresentando exceções à essa cobrança.

#### **34. Item 3.1.2. do Anexo 13 - Gerenciamento de Tráfego no Trecho Metropolitano**

De acordo com o Item em referência a Concessionária poderá remodelar a configuração dos segmentos, no entanto questiona-se, gentilmente, se há a possibilidade de inclusão de mais segmentos para além dos 9 já definidos no Anexo 13.

**Respostas:** O entendimento está correto. O item 3.1.2 do Anexo 13 identifica que "A Concessionária poderá remodelar a configuração dos Segmentos de Cobrança, propondo a adição ou subtração de entradas e saídas, incluindo alças, agulhas e outras intervenções, além de novas soluções operacionais, de forma que a capacidade do sistema permaneça, no mínimo, no mesmo patamar da solução original.". Uma vez que é possível adicionar e subtrair entradas e saídas dos segmentos, esses podem ser alterados. Vale ressaltar que ainda no item 3.1.2.1 do mesmo Anexo é definido que "Qualquer alteração, deverá ser apresentada ao Poder Concedente, que irá autorizar sua execução se comprovada a sua maior eficiência".

#### **35. Item 3.3.6.1. do Anexo 13 - Gerenciamento de Tráfego no Trecho Metropolitano**

Questiona-se, gentilmente, se os períodos de pico apresentados no Item em referência são somente para os dias úteis, ou se aplicam também os finais de semana e feriados.

**Respostas:** Os períodos de pico são aplicáveis nos intervalos de horário indicados no item 3.3.6.1, não havendo, inicialmente, restrição entre dias úteis ou finais de semana e feriados. O item 3.3.6.3 admite a revisão desses períodos concomitantemente à Revisão Ordinária.

#### **36. Item 2.3. do Anexo 15 - Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo**

De acordo com as "Definições" inseridas no Anexo em referência, o ICR é o "índice utilizado no Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, calculado com base na variação do IGP-DI entre novembro de 2022 e dois meses anteriores à data-base da sua aplicação (...)" (Ênfase acrescentada). Em sendo assim, caso haja interesse da Concessionária em ativar o Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, respeitado o prazo de 24 (vinte e quatro meses) contados da Data de Assunção (Item 2.3. do Anexo 15), o ICR será calculado

retroativamente, considerando a data-base de novembro de 2022. Nosso entendimento está correto?"

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

### **37. Item 3 do Anexo 16 - Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis**

Caso haja atrasos justificados na implantação do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis (i.e., atrasos não decorrentes de falha da Concessionária e alheios a sua vontade) entende-se que, na medida em que tais atrasos vierem a alterar os quantitativos de serviços a serem executados (ex. retrabalhos devido ao atraso na liberação das frentes de trabalho para execução das obras que estavam em curso), tal impacto será objeto de reequilíbrio em favor da Concessionária. Nosso entendimento está correto?"

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. O Contrato disciplina na subcláusula 21.5 que a Concessionária assumirá, integral e exclusivamente, a responsabilidade pelos riscos relacionados à Concessão, os quais, caso eventualmente ocorram, como o atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no PER, não serão considerados como causa de desequilíbrio econômico-financeiro, exceto quando causado por evento cujo risco esteja alocado ao Poder Concedente, de acordo com as subcláusulas deste Contrato.

### **38. N/A**

Solicita-se, gentilmente o compartilhamento de informações relacionadas os dados de tráfego - Volume de Tráfego nas Praças de Pedágio da CONCER, referente ao ano de 2024.

**Respostas:** Os dados de volume de tráfego das praças de pedágio são atualizados mensalmente e podem ser obtidos no sítio eletrônico <https://dados.antt.gov.br/dataset/volume-trafego-praca-pedagio>.

### **39. Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)**

Solicita-se, gentilmente, a disponibilização de cópia do "Plano Básico Ambiental" ou documento equivalente, contendo a metodologia de execução dos Planos e Programas Ambientais, conforme LO nº 1187/2013 (vigente).

**Respostas:** Em conformidade com a cláusula 2.5 do presente contrato, as Proponentes assumem integral responsabilidade pela análise detalhada das condições do Sistema Rodoviário, bem como pela avaliação de todos os dados e informações pertinentes à exploração da Concessão. Os Programas Ambientais da Licença de Operação (LO) poderão ser obtidos mediante solicitação via Sistema Eletrônico de Informações (SEI) do IBAMA. Ressalta-se que a condução dos processos de licenciamento ambiental perante os órgãos competentes é de responsabilidade exclusiva da concessionária.

#### **40. Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)**

O EVTEA assume como sendo necessário a realização de estudos epidemiológicos e programas destinados ao controle de malária e seus vetores, mesmo que hoje o município de Petrópolis/RJ não se encontre na área de risco. Questiona-se, gentilmente, se estes custos no orçamento de CAPEX devem ser mantidos.

**Respostas:** Para estimar os custos do licenciamento ambiental, é necessário listar todas as atividades e produtos a serem entregues aos órgãos ambientais. Em áreas com risco de malária, as Secretarias de Saúde são órgãos intervenientes importantes, conforme estabelecido pela Portaria Interministerial Nº 60/2015. Na modelagem realizada para as atividades de licenciamento do Lote Rio JF, o município de Petrópolis estava na lista de áreas de risco e, por essa razão, foi incluída a atividade de licenciamento para atendimento da legislação vigente. Ressalta-se que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão possuem caráter estritamente referencial. Conforme estipulado no item 2.5 do Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

Adicionalmente, o subitem 2.5.1 do Edital explicita que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo.

#### **41. Modelo Econômico-Financeiro (MEF)**

A partir da análise do modelo financeiro, arquivo "MEF\_BR-040 JF-RJ Edital v2", entende-se que o Trecho Metropolitano não foi considerado nos estudos. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. O MEF é meramente referencial e, conforme

esclarecido no Anexo 13 - Gerenciamento de Tráfego no Trecho Metropolitano, item 5.1, apenas a Receita Tarifária proveniente da cobrança do Free Flow não foi considerada nos estudos econômico-financeiros de viabilidade da Concessão. A descrição do sistema rodoviário da Concessão está na Tabela 1 do PER - Volume II, incluindo o Trecho Metropolitano.

#### **42. N/A**

Solicita-se, gentilmente, o compartilhamento de cópias de eventuais Termos de Ajustamento de Conduta (TAC), Termos de Compromisso Arbitral (TCA), processos administrativos, autos de infração e quaisquer outros documentos relacionados aos passivos ambientais localizados no âmbito do Sistema Rodoviário em questão ou áreas correlatas que exerçam influência direta ou indireta sobre o Projeto.

**Respostas:** Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão". Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária. Além do mais, a cláusula 21.6 e a subcláusula 21.6.1 esclarece que a Concessionária assume integral e exclusivamente os seguintes riscos relacionados aos aspectos ambientais da Concessão, o surgimento ou descoberta de passivos ambientais, com exceção daqueles especificados na subcláusula 21.6.2(ii). Isso inclui os existentes no Sistema Rodoviário, gerados em período anterior à Concessão, bem como os gerados por terceiros, durante a execução contratual, e ainda os decorrentes das atividades relativas à Concessão. A Concessionária é responsável pelas atividades de prevenção, remediação e gerenciamento desses passivos.

#### **Protocolo 50505.009611/2025-77**

Recebido em 17 fevereiro de 2025 - 14:41

#### **1. "MEF\_BR-040JF-RJ Edital v2"**

Nos documentos recebidos, "Produto 2 - Tomo II\_ Estudos Ambientais\_Lote Rio - JF\_2024\_11\_27" e Anexo 6, o valor informado para as demandas socioambientais na etapa de CAPEX é de R\$ 335.799.847,72, considerando a data base de outubro/21. Já no documento MEF\_BR-040 JF-RJ

Edital v2, o valor apresentado para o CAPEX é de R\$ 550.087.953,94, referenciado à data base de janeiro/23. Ao aplicar o percentual de correção da data base de outubro/21 para janeiro/23 sobre o valor do CAPEX informado nos documentos "Produto 2 - Tomo II\_ Estudos Ambientais\_Lote Rio - JF\_2024\_11\_27" e Anexo 6, o montante corrigido seria de R\$ 363.133.022,77. Dessa forma, considerando a data base de janeiro/23, identificamos uma divergência significativa nos valores informados nos documentos do edital: R\$ 550.085.953,94 no documento MEF\_BR-040 JF-RJ Edital v2 e R\$ 363.133.022,77 nos documentos "Produto 2 - Tomo II\_ Estudos Ambientais\_Lote Rio - JF\_2024\_11\_27" e Anexo 6. Observamos que essa divergência está concentrada nas Obras de Ampliação da Capacidade e Outras Melhorias. Diante disso, solicitamos esclarecimentos sobre qual valor deve ser adotado como referência.

**Respostas:** Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão". Além disso, os valores encontrados na MEF e no Anexo 6 estão iguais, ou seja, não foram encontradas as divergências apontadas, contudo, ainda que houvessem divergências, seriam considerados os valores definidos no Contrato.

## **2. PER - Programa de Exploração da Rodovia - Vol. 02**

Em relação à obstrução ocorrida no túnel e à subsidência na superfície, solicita-se a disponibilização dos relatórios dessas ocorrências, bem como a disponibilização de informações detalhadas que permitam a caracterização dos locais afetados. Solicita-se ainda informações sobre as medidas a serem adotadas nesses locais no período entre o início da Concessão e as obras de correção dos danos existentes nas estruturas.

**Respostas:** A solicitação será atendida. Em relação ao túnel, os relatórios, estudos e projetos já realizados serão disponibilizados para consulta.

## **3. PER - Programa de Exploração da Rodovia - Vol. 02**

Há alguma restrição por parte da ANTT ou de outro órgão governamental para a execução de detonações noturnas para desmonte de rocha no túnel?

**Respostas:** Considerando a normativa DNIT nº 106/2009 (Terraplenagem - Cortes), que em seu item 5.3.11 estabelece a seguinte diretriz: 'b) Não trabalhar com explosivos à noite', fica evidente a restrição quanto à execução de detonações no período noturno. Essa medida tem como objetivo

garantir a segurança e o controle das operações, minimizando os riscos de acidentes.

#### **4. PER - Programa de Exploração da Rodovia - Vol. 02**

Em relação às escavações subterrâneas já executadas, solicita-se a disponibilização de mapeamentos geológicos e geotécnicos que tenham sido realizados ao longo do desenvolvimento das obras.

**Respostas:** Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão têm caráter meramente referencial. Conforme estipulado no item 2.5 do Edital, 'As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão'. O estudo realizado pela Labtrans/UFSC será disponibilizado.

#### **5. MEF\_BR-040JF-RJ Edital v2, aba ""Túnel Concer Labtrans + Sicro""**

Em relação à Galeria de Segurança do Túnel, há previsão orçamentária para sua construção nos documentos de Modelagem Econômico-Financeira (arquivo MEF\_BR-040 JF-RJ Edital v2, aba ""Túnel Concer Labtrans + Sicro"")? No Programa de Exploração da Rodovia (Volume II, apêndice ""E"", subitem ""O""), é apresentada a seção do túnel da Nova Subida da Serra, na qual não há menção à galeria de segurança. Diante dessas informações distintas, questiona-se sobre a obrigatoriedade da construção de uma galeria de segurança no interior do túnel da Nova Subida da Serra ou se a concessionária poderá projetar e executar outras formas de evacuação de vidas em caso de emergência."

**Respostas:** O Orçamento para a implantação do túnel de serviços está no MEF, aba "Túnel\_Servico". Deverão ser consideradas obras obrigatórias àquelas descritas nos documentos contratuais e seus anexos. No PER Volume II, item 1.5.1 OBRAS DE AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE, subitem "C. Túneis" estão previstas a complementação do Túnel principal entre o km 80,930 e 87,380, e o túnel de serviço, com localização coincidente, conforme Apêndice E subitem "P". Ainda segundo o PER Volume II, o túnel de serviço deverá propiciar o fluxo de viaturas de emergência de socorro médico e combate a incêndio, com dimensões minimamente adequadas ao tráfego em sentido único, atendendo aos requisitos normativos vigentes.

Cabe esclarecer que conforme cláusula 2.5 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente, incluindo o modelo econômico-financeiro, não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. E ainda: "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e

informações sobre a exploração da Concessão".

#### **6. "MEF\_BR-040 JF-RJ Edital v2, aba ""Túnel\_Serviço"**

Em relação aos serviços de construção do emboque e desemboque do túnel de serviço, há previsão orçamentária para sua execução nos documentos de Modelagem Econômico-Financeira (arquivo MEF\_BR-040 JF-RJ Edital v2, aba ""Túnel\_Serviço"")? Além disso, questiona-se quais locais foram estudados para a implantação dessas estruturas e se serão disponibilizados documentos complementares para conhecimento dos participantes do certame."

**Respostas:** Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão". No entanto, cabe informar que os custos para implantação do emboque e desemboque do túnel de serviço foram contemplados no EVTEA.

#### **7. "MEF\_BR-040 JF-RJ Edital v2, aba ""Túnel\_Serviço"""**

O Túnel de serviço precisa obrigatoriamente ter emboques junto aos emboques do Túnel da Nova Subida da Serra? Os emboques do Túnel de serviço poderiam ser eliminados sendo o túnel acessado pela atual janela de serviço?

**Respostas:** Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão". O Túnel de Serviço deverá respeitar as normativas vigentes e permitir o atendimento a eventuais incidentes em toda a extensão do túnel principal, viabilizando o rápido acesso ao local do incidente, bem como as remoções das vítimas quando necessário.

#### **8. "MEF\_BR-040 JF-RJ Edital v2, aba ""Tunel Concer Labtrans + Sicro"" e aba ""Túnel\_Serviço"""**

O Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis em seu item 2.4 tem a redação que segue: Considera-se para fins de aplicação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis que a Proposta Econômica Final da Concessionária considerou para o escopo do Risco Compartilhado, o valor

correspondente a R\$ 420.022.258,47 (quatrocentos e vinte milhões, vinte e dois mil, duzentos e cinquenta e oito reais e quarenta e sete centavos) na data-base de janeiro/2023, a ser reajustado a partir da Data de Assunção pelo IRT. Entretanto, a Modelagem Econômico-Financeira considera que o Túnel da Nova Subida da Serra e o Túnel de serviço tem orçamento estimado em R\$ 420.022.258,47 com data base de outubro/2021 (arquivo MEF\_BR-040 JF-RJ Edital v2, aba "Tunel Concer Labtrans + Sicro" e aba "Túnel\_Serviço"). Solicitamos esclarecimento com relação a data-base do valor apresentado nos documentos, tendo em vista a divergência entre eles. Perguntamos se os documentos serão revisados e encaminhados aos proponentes?

**Respostas:** O entedimento está incorreto. Foi verificado erro material no valor apresentado e o total a ser considerado para fins de aplicação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis corresponde a R\$ 252.384.193,88 (duzentos e cinquenta e dois milhões, trezentos e oitenta e quatro mil, cento e noventa e três reais e oitenta e oito centavos) na data-base de janeiro de 2023, a ser reajustado a partir da Data de Assunção pelo IRT, conforme disposto no Anexo 16 da Minuta de Contrato.

#### **9. 04. Anexos do Contrato - Anexo 16**

Considerando o "Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis", caso a Concessionária incorra em dispêndios adicionais enquadráveis na hipótese de risco compartilhado, pergunta-se com quais preços unitários serão remunerados os serviços excedentes executados.

**Respostas:** Para fins do Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis, serão considerados os custos indicados no orçamento do Projeto Executivo do Risco Compartilhado. Tal orçamento deve seguir os procedimentos ordinários da ANTT para apresentação de projetos executivos com orçamento. De acordo com o art. 50, §1º da Resolução 6.000/22 (RCR 2), o custo direto da obra deverá ser proposto pela concessionária mediante apresentação de orçamento analítico, elaborado com base nas composições de custos unitários preferencialmente dos sistemas SICRO e SINAPI (nesta ordem). Na impossibilidade de uso dos referidos sistemas referenciais, observar-se-á o disposto nos §§ 2º, 3º e 4º.

#### **10. R040-RJBRJ0890-ECRDE-GEO-FU010**

No projeto Funcional há representação gráfica de uma ciclovia no interior do túnel da Nova Subida da Serra (código do projeto: BR040-RJ-BRJ0890-ECR-DE-GEO-FU-0104). No programa de exploração da rodovia (Volume II apêndice "E", subitem "O") é apresentada a seção do túnel da Nova Subida da Serra, nela não há a representação da ciclovia. Dada a divergência de informações,

solicita-se o esclarecimento acerca da necessidade da construção de ciclovia no interior do túnel da Nova Subida da Serra. Caso a Ciclovia seja necessária, perguntamos se haverá necessidade de alargamento do túnel já escavado.

**Respostas:** Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão". Todavia, não trata-se de uma ciclovia, e sim de um passeio para pedestres. Ressalta-se que não há exigência no PER para implantação de ciclovia ao longo do túnel, todavia, a seção tipo deve prever o espaço destinado para tráfego de pedestres, conforme apresentado no PER - Volume II apêndice "E", subitem "O".

#### **11. BR040-RJBRJ0890-ECRDE-GEO-FU0101\_R00**

No programa de exploração da rodovia há obrigação atribuída à Concessionária para recuperação de trecho de acidente geológico, apresenta-se transcrição: ""A concessionária deverá desobstruir e realizar o reforço estrutural e a estabilização do túnel em construção até o final do 2º ano de concessão, incluindo, nesse prazo as sondagens, estudos e ensaios, dimensionamentos técnicos e todos os demais serviços para a completa recuperação do local."" O contrato de concessão estabelece prazo de 18 meses para análise de projetos pela ANTT, apresenta-se transcrição: ""A Concessionária deverá submeter os anteprojetos referentes às Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER com antecedência mínima de 18 (dezoito) meses da data de início prevista para as obras."" Nesse contexto solicitamos esclarecimentos acerca da necessidade de apresentação de projeto de recuperação do túnel com antecedência de 18 meses, considerando que a Concessionária irá dispor de 6 meses para realizar as investigações, projeto e execução da recuperação do túnel.

**Respostas:** Considerando as especificidades das intervenções para identificação e correção do acidente geológico ocorrido no túnel em construção, não será exigida a submissão de projeto executivo para a ANTT, contudo, conforme definido no PER Volume II, " a concessionária deverá apresentar relatório detalhado com todos os serviços executados e os custos decorrentes. Deverá ser facultado à concessionária anterior, mediante prévio credenciamento, o acompanhamento dos serviços sem que isto possa significar qualquer tipo de co-responsabilidade ou poder de influência sobre métodos, dimensionamento, especificação ou quantitativos dos serviços a serem realizados."

Recebido em 20 de fevereiro de 2025 - 19:08

## 1. Anexo 22 do edital

De acordo com o cronograma do Leilão previsto no Anexo 22 do Edital, o prazo final para solicitação de esclarecimentos ao Edital encerra-se às 23h59 do dia 24.02.2025.

Contudo, esse prazo se mostra exíguo, considerando:

- i) A complexidade da documentação a ser apresentada;
- ii) A possibilidade de participação de empresas estrangeiras e a maior dificuldade para que essas façam as análises necessárias precedentes ao prazo dos esclarecimentos;
- iii) A publicação do Edital no início do ano, em 20 de janeiro de 2025; e,
- iv) Que a entrega das propostas está agendada para 25.04.2025 – isto é, mais de dois meses após o término do prazo para envio de esclarecimentos pelas interessadas.

A fim de manter prazo razoável para que a ANTT avalie os pedidos de esclarecimentos enviados em tempo hábil, bem como para que as interessadas tenham tempo adequado para enviar suas solicitações, endente-se que é necessária a extensão do prazo final para protocolo de esclarecimentos em duas semanas do prazo inicialmente conferido, de modo que o novo prazo final seja até às 23h59 do dia 10.03.2025.

**Respostas:** É necessário um prazo determinado e considerado razoável para envio dos pedidos de esclarecimentos, assim como para a análise dos pedidos de esclarecimentos, tendo em vista a complexidade de um projeto de concessão de infraestrutura rodoviária e as centenas de pedidos que se costumam receber. No caso deste projeto, foram 35 dias corridos para o envio dos pedidos de esclarecimentos (de 21/01 a 24/02) e foram recebidos mais de 450 pedidos. O prazo de 35 dias é considerado razoável e está dentro da média do prazo das concessões de rodovias licitadas recentemente (algumas até com prazo inferior, de 10 dias úteis, ex. BR-381/MG).

## Protocolo 50505.011226/2025-90

Recebido em 24 de fevereiro de 2025 - 14:54

### 1. 7.10 Edital

Minuta do Edital:

7.10. A Garantia da Proposta não poderá conter cláusula excludente de quaisquer

responsabilidades contraídas pelo tomador da garantia relativamente à participação no Leilão, observadas eventuais exceções previstas nos atos normativos da SUSEP, quando se tratar de seguro-garantia.

Com relação ao trecho em destaque (vermelho), a delimitação de riscos excluídos nas apólices tem como objetivo a clareza para todas as partes envolvidas, especialmente o segurado, dos riscos que não possuem cobertura. Assim, é importante esclarecer que disposições no sentido de que a garantia “não poderá conter cláusulas excludentes de responsabilidade” inviabiliza o uso do seguro garantia como uma forma de garantia, uma vez que por característica do produto, este deve seguir as normas estabelecidas pelo órgão regulador (SUSEP), além de possuir algumas cláusulas padronizadas de riscos excluídos, para atender não apenas o requisito regulatório, como também o contrato de resseguro. Por isso, entende-se que será necessária a revisão do item, considerando que a Seguradora, respaldada pelas Circulares Susep 662/22 e 621/21 e pela legislação vigente, especialmente o artigo 757 do Código Civil, têm a prerrogativa de limitar seus riscos, desde que faça constar das Condições Contratuais da Apólice tais situações. Sendo assim, para ausência de dúvida, solicita-se a confirmação desta Comissão Especial de Licitação de que as cláusulas de riscos excluídos elencadas abaixo serão aceitas nas apólices de seguro garantia para GARANTIA DA PROPOSTA: “RISCOS EXCLUÍDOS x.x. Não estão incluídos na cobertura quaisquer prejuízos ocasionados direta ou indiretamente e ocorridos em consequência de:

- a) obrigações trabalhistas e previdenciárias;
- b) riscos cobertos por outros ramos ou modalidades de seguro, tais como, mas não se limitando a seguro de responsabilidade civil, lucros cessantes e eventos e riscos de natureza ambiental;
- c) eventos de caso fortuito ou força maior, nos termos do Código Civil;
- d) inadimplência de obrigações garantidas, decorrentes de atos ou fatos de responsabilidade do Segurado, que tenham contribuído de forma determinante para ocorrência do Sinistro;
- e) inadimplência de obrigações do Edital que não sejam de responsabilidade do Tomador;
- f) atos de terrorismo conforme definido por legislação ou regulamentação aplicável;
- g) atos de hostilidade, guerra, rebelião, insurreição, revolução, confisco, destruição ou requisição decorrentes de qualquer ato de autoridade de fato ou de direito, civil ou militar e, em geral, todo ou qualquer ato ou consequência dessas ocorrências, bem como atos praticados por qualquer pessoa agindo ou em ligação com qualquer organização cujas atividades visem a derrubar pela força o governo ou instigar a sua queda, pela perturbação da ordem política e social do país por meio de atos de terrorismo, guerra, revolução, subversão e guerrilhas;
- h) quaisquer perdas, destruição ou danos, de quaisquer bens materiais, prejuízos e despesas

emergentes ou consequentes de qualquer forma de radiação, contaminação, resíduo ou fissão, inclusive, mas não se limitando, às nucleares e ionizantes;

i) obrigações que não estejam expressamente garantidas e previstas no Objeto da presente Apólice;

j) quaisquer Prejuízos, perdas e/ou demais penalidades aplicadas em função da violação de normas anticorrupção dolosamente perpetradas pelo Segurado e/ou seus representantes.””

**Respostas:** As apólices não poderão conter cláusula de exclusão de responsabilidade que não decorram de exigência legal ou regulamentar, observados os modelos padrão, se existentes, definidos em regulação expedida pela SUSEP. Somente serão admitidas exclusões de responsabilidade que sejam impostas por exigência legal ou regulamentar, não sendo admitidas exclusões de responsabilidade que, embora admitidas pelas normas ou regulação vigentes, não sejam de inserção compulsória/obrigatória nos documentos de garantia e seguros.

## **2. 11.6.4 da Minuta do Contrato**

Minuta do Contrato:

11.6 Sem prejuízo das demais hipóteses previstas no Contrato e na regulamentação vigente, a Garantia de Execução do Contrato poderá ser utilizada quando:

(...)

11.6.4. a Concessionária não efetuar, nos prazos devidos, o pagamento de quaisquer indenizações ou outras obrigações pecuniárias de responsabilidade da Concessionária relacionadas à Concessão;

Primeiramente, necessário esclarecer que o Seguro Garantia Executante Concessionário cobre sobrecustos/custos adicionais causados pelo Tomador ao Segurado em decorrência da inexecução do objeto do contrato, multas e penalidades, custo pela não devolução dos bens reversíveis, bem como, o pagamento de outorgas, exclusivamente ao Poder Concedente e previstos no Contrato de Concessão, comprovadamente apurados em processo administrativo específico. Portanto, há cobertura para: 1. Independente da declaração de caducidade do Contrato: a) outorgas (ônus de fiscalização); b) multas e demais penalidades aplicadas pelo Segurado ao Tomador em razão de inadimplemento contratual, incluindo os inadimplementos previstos nos subitens da Cláusula 11.6; 2. Condicionada a declaração de caducidade do Contrato: a) o sobrecusto comprovadamente suportado pelo Segurado em decorrência da inexecução das obrigações contratuais pelo Tomador, que será calculado considerando a) a diferença entre (i) os investimentos que deveriam ser realizados pelo Tomador no período de vigência da Apólice, conforme previsto no Contrato de

Concessão e (ii) os investimentos não concluídos por culpa ou dolo do Tomador, a serem apurados em processo administrativo específico; b) valor comprovadamente necessários para recebimento dos Bens Reversíveis, quando transferidos ao Poder Concedente em desacordo com o Contrato de Concessão, a serem apurados em processo administrativo. Também é possível a contratação da cobertura adicional de Ações Trabalhistas e Previdenciárias, cujo objetivo é o pagamento ao Segurado de valores de condenações transitadas em julgado que venham a sofrer subsidiariamente em decorrência da falta de pagamento de verbas por parte do Tomador. Assim sendo, considerando o objetivo do Seguro-Garantia exposto, a utilização de termos como ""pagamentos de quaisquer indenizações"" ou ""outras obrigações pecuniárias"", constante no item 11.6.4, merecem revisão, uma vez que o Seguro Garantia conta com limitações de risco (riscos excluídos) que inviabilizam o pagamento de quaisquer valores. Diante do exposto, solicitamos esclarecer se é correto o entendimento de que o Seguro Garantia cobre quaisquer indenizações desde que incluído no conceito de multas e penalidades, outorga, sobrecusto/custo adicional e bens reversíveis, conforme especificado na apólice."

**Respostas:** O entendimento não está correto. A cláusula 11.6.4 trata de hipótese de acionamento do Seguro Garantia para o pagamento de quaisquer indenizações ou outras obrigações pecuniárias de responsabilidade da Concessionária relacionadas à Concessão, uma vez que o objetivo do Seguro Garantia é garantir do fiel cumprimento das obrigações contratuais assumidas pela concessionária, isto é, inadimplementos do tomador (concessionária) às obrigações assumidas em decorrência do Contrato de Concessão.

### **3. 11.6.6 e 31.9.1 do Contrato**

Minuta do Contrato:

11.6 Sem prejuízo das demais hipóteses previstas no Contrato e na regulamentação vigente, a Garantia de Execução do Contrato poderá ser utilizada quando:

(...)

11.6.6. em caso de intervenção pela ANTT, as receitas não forem suficientes para cobrir o valor dos investimentos, dos custos e das despesas decorrentes da Concessão, conforme subcláusula 31.9.1;

(...)

31.9 Se eventualmente as receitas não forem suficientes para cobrir o valor dos investimentos, dos custos e das despesas decorrentes da Concessão incorridas pela ANTT, esta poderá:

31.9.1 valer-se da Garantia de Execução do Contrato para cobri-las, integral ou parcialmente;

Nos itens 11.6.6 e 31.9.1, que versam sobre a execução da garantia quando há a INTERVENÇÃO com o fim de assegurar a adequada manutenção da execução do CONTRATO, o Poder Concedente indica que poderá executar a Garantia de Execução do Contrato se, eventualmente, as receitas não forem suficientes para cobrir o valor dos investimentos, custos e despesas decorrentes da concessão. A disposição de pagamento direto das receitas foge do escopo do Seguro Garantia, já que o Poder Concedente possibilita de acionamento da garantia para “injetar investimentos” no Contrato, com a Seguradora financiando a obrigação do Tomador. Contudo, é possível o acionamento da garantia caso o Poder Concedente aplique multa em desfavor do Tomador por inadimplemento contratual. Assim sendo, é correto afirmar que, em caso de INTERVENÇÃO, o Poder Concedente somente poderá acionar a garantia para receber multas aplicadas à Concessionária em razão deste fato?

**Respostas:** O entendimento não está correto. O objetivo da Garantia de Execução do Contrato é assegurar o fiel cumprimento das obrigações contratuais assumidas pela concessionária. A garantia visa mitigar tanto a probabilidade (enforcement) e os efeitos de eventuais inadimplementos por parte da concessionária (tomador) frente às obrigações assumidas em decorrência do Contrato de Concessão. Nesse sentido, não se pode afirmar que o Poder Concedente somente poderá acionar a garantia para receber multas aplicadas à Concessionária, e o acionamento do Seguro Garantia não se trata de "injetar investimentos" no Contrato.

#### **Protocolo 50505.011282/2025-24**

Recebido em 24 de janeiro de 2025- 16:16

#### **1. PER, Vol. II, pág. 14 (a – Pista Subida da Serra de Petrópolis Existente)**

De acordo com o PER (PER, Vol. II, pág. 14), a conclusão da recuperação do pavimento rígido atual da Pista de Subida da Serra de Petrópolis, considerando o atendimento dos Parâmetros de Desempenho, somente será exigida em até 12 (doze) meses após a conclusão da duplicação da atual pista de descida da Serra. Ainda em relação à Pista de Subida da Serra de Petrópolis, entende-se que algumas das ações a serem tomadas em relação à atual pista exigiriam restrições de tráfego que comprometeriam a função precípua do segmento rodoviário – o que somente poderia ocorrer após a duplicação, oportunidade a partir da qual os usuários terão “outra alternativa” durante o período de interrupção do fluxo para a realização da necessária recuperação do pavimento rígido.

Pode-se citar, neste sentido, as seguintes disciplinas:

- i) Sinalização Horizontal aplicada sobre o pavimento.

A não realização de reparos definitivos no pavimento, à medida que não será possível interromper

o tráfego na Pista de Subida da Serra de Petrópolis atual enquanto a nova não for concluída, prejudicaria o atingimento dos parâmetros de desempenho exigidos para a sinalização horizontal, principalmente no que diz respeito a manutenção da retrorrefletância da sinalização;

ii) Obras-de-Arte-Especiais, que precisem ser reforçadas para adequação de trem tipo e/ou alargadas para adequação da largura da pista. O atendimento destas exigências, para fins de atendimento a Parâmetros de Desempenho exigidos, implicaria no prejuízo da operação da Pista de Subida da Serra de Petrópolis atual.

iii) Elementos de Proteção e Segurança, a serem implantados unicamente, na fase de Trabalhos Iniciais na atual Subida da Serra de Petrópolis, apenas em pontos críticos, sendo postergada a adequação à exigência de adequação à norma, pela mesma razão apontada em relação às demais disciplinas.

Considerando o acima exposto, entende-se que o atendimento aos Parâmetros de Desempenho relacionados a estas disciplinas, somente será exigido, em relação à atual Pista de Subida da Serra de Petrópolis, em até 12 (doze) meses após a conclusão da duplicação da atual pista de descida da Serra.

**Respostas:** O entendimento não está correto.

O PER Volume II, item 1.5.1, subitem "D - a" admite a flexibilização quanto ao tipo de pavimento. Não serão exigidas obras que alterem a geometria da pista, devendo os demais parâmetros serem atendidos em sua totalidade, conforme descritos no PER, e em caso de necessidade de interdição de pista para execução de algum serviço, ser realizados durante a madrugada, conforme descrito:

"a) Pista de Subida da Serra de Petrópolis Existente

Durante todo o período de concessão, a atual pista de Subida da Serra de Petrópolis deverá permanecer em plena operação, cabendo a concessionária a responsabilidade pelo planejamento, programação e execução das intervenções de manutenção e conservação do segmento rodoviário. Até a conclusão e liberação ao tráfego da Duplicação da Pista de Descida da Serra, as intervenções para manutenção e conservação do pavimento poderão se restringir à:

i) Correção de buracos e quebras localizadas; admitindo-se o uso de material asfáltico para estas correções, desde que preservadas as condições

de conforto e segurança para o usuário da rodovia;

ii) Tratamento e/ou selagem de trincas e fissuras; e

iii) Recomposição e correção de juntas.

Durante a fase de Trabalhos Iniciais, não será exigida a recuperação do pavimento rígido neste trecho, visto que, tal intervenção, pelas características de geometria, relevo e prazo de execução, exigiria restrições de tráfego que comprometeria a função precípua do segmento rodoviário. Até a conclusão da duplicação da atual pista de descida, havendo a necessidade de intervenções no pavimento da pista de subida que demandem a interdição da rodovia, os serviços deverão ser comunicados previamente aos usuários e realizados durante a madrugada, sendo obrigatório o restabelecimento do fluxo, ainda que de forma parcial, durante todo o período diurno. Para os demais itens e sistemas previstos na concessão, deverão atender integralmente os parâmetros previstos no PER Volume I."

## **2. PER., Vol. II, pág. 14 (a – Pista Subida da Serra de Petrópolis Existente)**

O PER menciona que "durante todo o período de concessão, a atual pista de Subida da Serra de Petrópolis deverá permanecer em plena operação, cabendo a concessionária a responsabilidade pelo planejamento, programação e execução das intervenções de manutenção e conservação do segmento rodoviário" (Ênfase acrescentada). Tem-se conhecimento que após uma vez concluída a obra relacionada à nova pista de descida da Serra, a pista antiga deixará de pertencer ao Sistema Rodoviário Federal da BR-040 e será incorporada ao sistema rodoviário municipal. Neste caso, entende-se que as obrigações da futura Concessionária estarão limitadas à manutenção e conservação do segmento rodoviário e não à sua efetiva operação (a exemplo da instalação de câmaras, disponibilização de ambulâncias, inspeções etc.), com o mesmo nível de rigor e vinculação aos mesmos Parâmetros de Desempenho exigidos em relação à nova pista de descida da Serra. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento não está correto. O item "1.5.1 - D - a" define o tratamento que será dado à atual Pista de Subida da Serra de Petrópolis. Conforme apresentado no PER, "Durante todo o período de concessão, a atual pista de Subida da Serra de Petrópolis deverá permanecer em plena operação, cabendo a concessionária a responsabilidade pelo planejamento, programação e execução das intervenções de manutenção e conservação do segmento rodoviário." e "Após a conclusão da duplicação da atual pista de descida da Serra, a concessionária deverá recuperar todo o segmento (correspondentes aos SNVs 040VRJ1005, 040VRJ1010 e 040VRJ1015), em até 12 (doze) meses. Durante a execução destes serviços de recuperação, deverá ser preservado o acesso aos moradores das propriedades lindeiras. Adicionalmente, e conforme Plano de Contingência a ser submetido à ANTT, a atual pista de Subida da Serra poderá ser utilizada como alternativa, de forma provisória, em casos de interdição de uma das pistas do novo segmento de Serra. O Plano de Contingência deverá prever ainda o atendimento operacional nestas condições, observados os parâmetros máximos de atendimento previstos no contrato". Após a conclusão da nova subida, o concessionária deverá realizar a manutenção e conservação do segmento rodoviário e os atendimentos operacionais só serão exigidos no caso de plano de contingência, conforme previsto

no PER.

### 3. Cláusula 21.2.3. (iii) da Minuta de Contrato

Relativamente ao risco de evasão, a Cláusula 21.2.3. (iii) da Minuta de Contrato indica que deve ser alocado ao Poder Concedente o risco de evasão em função da implementação de um sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade free-flow, ou outro sistema que possa surgir, por determinação do Poder Concedente, “com exceção do Free Flow no Trecho Metropolitano, que possui regras específicas de compartilhamento previstas no Contrato”. Considerando que não foi possível localizar estas “regras específicas de compartilhamento”, visando dirimir dúvidas a respeito do risco de evasão questiona-se, a seguir, como se daria o compartilhamento deste risco nos seguintes casos:

- (i) Pórticos de free-flow instalados no Trecho Metropolitano, de acordo com o PER;
- (ii) Pórticos de free-flow instalados fora do Trecho Metropolitano, mediante solicitação da Concessionária;
- (iii) Pórticos de free-flow instalados fora do Trecho Metropolitano, mediante solicitação do Poder Concedente;
- (iv) Pórticos de free-flow instalados em substituição às atuais praças de pedágio existentes identificadas no Apêndice D do Volume II do PER (“APÊNDICE D: LOCALIZAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES OPERACIONAIS”) – Praças 1, 2 e 3;
- (v) Pórticos de free-flow instalados em substituição à nova praça de pedágio a ser implementada identificada no Apêndice D do Volume II do PER (“APÊNDICE D: LOCALIZAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES OPERACIONAIS”) – Praça 3A.

**Respostas:** Diante dos cenários formulários, apresentam-se os seguintes comentários acerca da alocação do risco de evasão:

- (i) Pórticos de free-flow instalados no Trecho Metropolitano, de acordo com o PER: deverá ser analisada à luz da subcláusula 18.6.4 e do Anexo 13 que estabelecem que não se aplicará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no trecho metropolitano em função dos reflexos da cobrança via free-flow na receita tarifária.
- (ii) Pórticos de free-flow instalados fora do Trecho Metropolitano, mediante solicitação da Concessionária: deverá ser analisada à luz da subcláusula 18.7 e regulamentação posterior em desenvolvimento pela ANTT (AP nº 10/24).

(iii) Pórticos de free-flow instalados fora do Trecho Metropolitano, mediante solicitação do Poder Concedente: deverá ser analisada conforme o disposto nas subcláusulas 18.7 e 21.2.3 (iii).

(iv) Pórticos de free-flow instalados em substituição às atuais praças de pedágio existentes identificadas no Apêndice D do Volume II do PER (“APÊNDICE D: LOCALIZAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES OPERACIONAIS”) – Praças 1, 2 e 3: Em relação às praças existentes, deverá ser analisada a partir das repostas dadas nos itens (ii) e (iii), a depender da parte que fizer a solicitação de migração dos sistemas de pedagiamento.

(v) Pórticos de free-flow instalados em substituição à nova praça de pedágio a ser implementada identificada no Apêndice D do Volume II do PER (“APÊNDICE D: LOCALIZAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES OPERACIONAIS”) – Praça 3A: deverá observar o disposto nas subcláusulas 18.7.4 e 18.7.5, devendo a repartição de riscos entre as partes obedecer ao definido em regulamentação específica da ANTT.

#### **4. Cláusulas 18.7.4. da Minuta de Contrato**

Referida Cláusula prevê que “[a] critério da Concessionária, o sistema para arrecadação da Tarifa de Pedágio poderá ser substituído pelo sistema Free Flow nos pontos indicados no PER para a implantação de novas praças, mediante sua substituição por pórticos de cobrança, garantido o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato” (Ênfase acrescentada). Entende-se que as solicitações de substituição de praças de pedágio por pórticos de free-flow poderá ocorrer a qualquer momento e abranger as quatro praças de pedágio identificadas no Apêndice D do Volume II do PER (“APÊNDICE D: LOCALIZAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES OPERACIONAIS”). Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** O estabelecido nas subcláusulas 18.7.4 e 18.7.5 é válido apenas para novas praças previstas, e deve seguir a Deliberação ANTT nº 69, de 13 de fevereiro de 2025. Quanto à migração das praças existentes, poderá ocorrer em qualquer momento, mediante assinatura de termo aditivo. Contudo, deverá ser atendido o estabelecido na cláusula 18.7.

#### **5. Cláusulas 18.7.4. da Minuta de Contrato**

Referida Cláusula prevê que “[a] critério da Concessionária, o sistema para arrecadação da Tarifa de Pedágio poderá ser substituído pelo sistema Free Flow nos pontos indicados no PER para a implantação de novas praças, mediante sua substituição por pórticos de cobrança, garantido o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato” (Ênfase acrescentada). Entende-se que as solicitações de substituição de praças de pedágio por pórticos de free-flow poderá ocorrer a

qualquer momento e abranger as quatro praças de pedágio identificadas no Apêndice D do Volume II do PER (“APÊNDICE D: LOCALIZAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES OPERACIONAIS”), desde que observado o procedimento de endereçamento de solicitação à ANTT no prazo de 3 (três) anos indicado na Cláusula 18.7.1. da Minuta de Contrato, para que o pedido seja analisado pela Agência até o final do 5º (quinto) Ano de Concessão. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** O estabelecido nas subcláusulas 18.7.4 e 18.7.5 é válido apenas para novas praças previstas, e deve seguir a Deliberação ANTT nº 69, de 13 de fevereiro de 2025. Quanto à migração das praças existentes, poderá ocorrer em qualquer momento, mediante assinatura de termo aditivo. Contudo, deverá ser atendido o estabelecido na cláusula 18.7.

## 6. n/a

Relativamente à isenção de pedágio para comunidades, solicita-se, gentilmente, o que segue: (i) Conceituação de quais são os critérios para caracterização de comunidades isentas da cobrança de pedágio e quais são as comunidades que atualmente desfrutam deste benefício junto a operação das 3 praças de pedágio operadas pela Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio – CONCERT (Operadora Anterior); e (ii) Divulgação de dados dos últimos 5 (cinco) anos (2019-2024) detidos pela Operadora Anterior a respeito do volume de Receita Tarifária “represada” em cada praça de pedágio em função do enquadramento de veículos como pertencentes a comunidades beneficiadas pela isenção.

**Respostas:** Não há previsão contratual de isenção específica para comunidades. As isenções a serem consideradas estão explicitadas na minuta de contrato. O risco de eventual impedimento de cobrança de tarifa por decisão judicial está alocado ao Poder Concedente. Serão divulgadas informações sobre as isenções atualmente impostas por decisão judicial. A proponente deverá considerar que tais isenções, caso aplicáveis à nova concessão, serão reequilibradas na revisão ordinária após o 1º ano de concessão.

## 7. Cláusula 6.1. da Minuta de Contrato

De acordo com referida Cláusula caberá à Concessionária realizar as desapropriações e servidões administrativas, propor limitações administrativas e ocupar provisoriamente bens imóveis necessários à execução e conservação de obras e serviços vinculados à Concessão, conforme previsto no PER. Considerando tratar-se de elemento central para a precificação do Projeto, solicita-se, gentilmente, que seja disponibilizado aos licitantes relação das medidas já tomadas pela Operadora Anterior e/ou pelo Poder Concedente para a liberação das áreas e seu status atualizado.

**Respostas:** Conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. A Concessionária deverá elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos requisitos do PER. Informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto à operadora anterior e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta, nos termos do item 2.5 do Edital.

#### **8. PER, Vol. I, pág. 91 (3.4.7 Sistema de Transmissão de Dados)**

Durante a visita técnica realizada para avaliação do Sistema Rodoviário, constatou-se a existência de rede de fibra óptica ao longo da Rodovia. Entretanto, não ficou claro se esta fibra óptica pertenceria a operadoras de telefonia ou a Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio – CONCER (Operadora Anterior). Por esta razão, solicita-se, gentilmente, esclarecimentos a respeito do teor do projeto de TS – fibra óptica da Operadora Anterior (quantitativo implantado, quantidade de cabos, plantas de implantação etc), para que seja possível aferir a titularidade da fibra óptica encontrada durante a visita técnica e o inventário existentes na rodovia sob gestão da Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio – CONCER (Operadora Anterior)

**Respostas:** Informações sobre o sistema rodoviário foram disponibilizadas no site eletrônico da ANTT e podem ser consultados pelos proponentes.

Todavia, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. A Concessionária deverá elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos requisitos do PER. Informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto à operadora anterior e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta, nos termos do item 2.5 do Edital.

#### **9. Cláusula 21.2.3. da Minuta de Contrato**

De acordo com a Cláusula em referência, o Poder Concedente assume a responsabilidade pelos riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, desde que seu impacto direto na Concessão seja comprovado, com exceção da legislação referente ao imposto sobre a renda. Entende-se, portanto, que, diante de eventual alteração decorrente da reforma tributária sobre o REIDI (em todas as escalas no âmbito da obra e dos serviços prestados no âmbito do Projeto) ou quaisquer outros benefícios fiscais dos quais a Concessionária poderá se beneficiar

de acordo com a legislação vigente no momento da assinatura do Contrato, se comprovadamente exercerem impacto direto na Concessão, poderão ser objeto de futuro reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Somente haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso o benefício não seja concedido pelas hipóteses de risco compartilhado ou assumido pelo Poder Concedente, na forma da cláusula 22 do Contrato.

#### **10. Item 3.1.1 do Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume I**

Verificou-se a existência de diversas estruturas na variante da atual subida à Serra de Petrópolis que não atendem à largura mínima exigida na seção 3.8.2.1 a) do PER Vol. I, mas não aparecem na tabela de OAEs sobre as quais deve-se atuar (seção U do PER vol. II). Solicitamos, gentilmente que seja esclarecido se devem ser tomadas medidas apenas em relação às OAEs refletidas na seção U do PER Vol. II.

**Respostas:** Não serão exigidas intervenções que modifiquem as características geométricas do trecho da Variante da BR-040/RJ, correspondentes aos SNVs 040VRJ1005, 040VRJ1010 e 040VRJ1015 (atual pista de subida da Serra) face suas características históricas e a condição geotécnica na qual está inserida. O segmento deverá ser objeto somente de obras de manutenção e conservação conforme definido no PER Volume II.

#### **11. Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume I**

Entende-se que a galeria intermediária de acesso ao túnel da Nova Subida da Serra, já construída, pode ser utilizada como um possível túnel maciço de extração de fumaça. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. O projeto a ser desenvolvido pela futura concessionária deve prever um sistema de controle de fumaça adequado às características do túnel, bem como deve permitir que a brigada de incêndio se aproxime o máximo possível do local visando o controle e extinção do incêndio. O projeto deverá ser submetido e aprovados órgãos competentes, cabendo a estes a avaliação das condições e atendimento aos normativos vigentes com relação à extração de fumaça.

#### **12. Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume II C. Túneis"**

Solicita-se, gentilmente, que se esclareça quais seriam as regulamentações relacionadas ao túnel de serviço, mencionado na pág. 13 do PER, Volume II, tendo como objetivo esclarecer se será necessária a implantação da sua ventilação forçada.

**Respostas:** Os normativos relacionados aos requisitos para as medidas de segurança e proteção contra incêndios em túneis destinados ao transporte rodoviário devem atender aos parâmetros de desempenho expressos no item 3.1.9 do PER Volume I, bem como aos normativos vigentes aplicáveis, tais como normas brasileiras de túneis e normativos do Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro.

O PER Volume I, no capítulo 3.1.9, item Manutenção, subitem 8, indica que o atendimento dos requisitos das Normas Técnicas, deverá ser de no mínimo:

- a. ABNT NBR 5181:2013 - Sistemas de iluminação de túneis - Requisitos;
- b. ABNT NBR 15661:2022 - Proteção contra incêndio em túneis rodoviários e urbanos;
- c. ABNT NBR 16736:2019 - Proteção contra incêndio em túneis rodoviários e urbanos - Operação de emergência em túneis rodoviários e urbanos;
- d. ABNT NBR 15981:2019 - Sistemas de segurança contra incêndio em túneis - Sistemas de sinalização e de comunicação de emergências em túneis; e
- e. ABNT NBR 15775:2009 - Sistemas de segurança contra incêndio em túneis - Ensaios, comissionamento e inspeções.

Além da indicação no subitem 3 da necessidade de "Aquisição e devidas atualizações do Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros".

### **13. Item 3.2.8.1 a), do Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume I**

Questiona-se, gentilmente, se, para o trecho da pista existente da Serra de Petrópolis que manterá sua configuração atual (pista única com duas faixas e acostamentos externos e internos. 0+000-23+800 km conforme referência de projeto), serão aplicáveis os requisitos de medidas mínimas de acostamentos e faixas para pistas existentes estabelecidos na seção 3.2.8.1 a) do PER Volume I.

**Respostas:** Não serão exigidas intervenções que modifiquem as características geométricas do trecho da Variante da BR-040/RJ, correspondentes aos SNVs 040VRJ1005, 040VRJ1010 e 040VRJ1015 (atual pista de subida da Serra) face suas características históricas e a condição

geotécnica na qual está inserida. O segmento deverá ser objeto somente de obras de manutenção e conservação conforme definido no PER Volume II.

#### **14. Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume I**

Solicita-se, gentilmente, esclarecimento a respeito do ano estimado de conclusão da obra de travessia urbana correspondente à frente de obras de melhorias.

**Respostas:** As obras previstas nos segmentos de travessias urbanas devem ocorrer de forma concomitante aos respectivos cronogramas das demais obras de ampliação de capacidade e melhorias em que se inserem.

#### **15. Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER), Volume II, pág. 14 (a – Pista Subida da Serra de Petrópolis Existente)**

De acordo com o que consta do PER Vol. II, após a conclusão da duplicação da atual pista de descida da Serra, o pavimento rígido da pista de subida existente da Serra deverá ser recuperado no prazo de doze meses. Entendemos que o ano de conclusão destas obras de recuperação será o final do ano 7, uma vez que a duplicação referida deverá ser concluída até o final do ano 6. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Conforme detalhado no PER Volume II, a conclusão das obras duplicação e ampliação da capacidade da atual pista de descida da Serra deverá ocorrer até o ano 6, portanto a conclusão da recuperação do pavimento da atual pista de subida (correspondentes aos SNVs 040VRJ1005, 040VRJ1010 e 040VRJ1015) deverá ocorrer até o ano 7. Entretanto, cabe destacar que o PER apresenta o ano limite para a conclusão das obras, cabendo à concessionária o planejamento e gestão executiva das obras para o atendimento das cláusulas contratuais.

#### **16. Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume I**

Solicita-se, gentilmente, esclarecimentos a respeito de quais critérios serão aplicados para certificar a conclusão completa dos túneis e a ampliação das OAE's, para fins de aplicação dos fatores de reequilíbrio.

**Respostas:** Os Parâmetros para a aplicação dos fatores de reequilíbrio serão a caracterização de conclusão das obras e a disponibilização da OAE ao tráfego em condições plenas de uso.

### **17. Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume II**

A ampliação da ponte atual do km 63+972 (referência do projeto) está prevista para ser concluída no ano 4, enquanto outras ações de expansão e melhorias em sua área de influência estão previstas para serem concluídas no ano 6. Desta forma, solicita-se, gentilmente, a confirmação de que as ações na referida ponte devem ser concluídas no ano 6. O esclarecimento em questão se faz necessário à medida que, durante a análise do PER, verificou-se que há previsão para a realização de obras em determinados anos, enquanto outras obras ou atividades de maior impacto serão realizadas nestes mesmos trechos nos anos subsequentes. Tendo em vista a busca por eficiência na execução das obras, entende-se mais vantajosa a realização de pacotes de execução que envolvam todas as obras de um mesmo trecho para o mesmo ano.

**Respostas:** A execução das obras deve seguir os prazos máximos estabelecidos no PER – Volume II, garantindo o cumprimento do planejamento e a eficiência na implementação das intervenções, sendo permitida à concessionária a antecipação desses prazos.

### **18. Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume II**

A construção da passagem inferior do km 80+200 (referência do projeto) está prevista para ser concluída no ano 5, enquanto outras ações de expansão e melhorias em sua área de influência estão previstas para serem concluídas no ano 6. Desta forma, solicita-se, gentilmente, que o prazo final para a construção da passagem inferior em referência deve mesmo ser o ano 6. Ao analisar o PER, verificou-se que há previsão para a realização de obras em determinados anos, enquanto outras obras ou atividades de maior impacto serão realizadas nestes mesmos trechos nos anos subsequentes. Tendo em vista a busca por eficiência na execução das obras, entende-se mais vantajosa a realização de pacotes de execução que envolvam todas as obras de um mesmo trecho para o mesmo ano.

**Respostas:** O entendimento não está correto. A passagem inferior do km 80+200 deve ser concluída no ano 5, em conjunto com a conclusão do túnel de subida, visando tornar operacionalizável o tráfego neste segmento.

Sobre esta interseção ainda deverá ser observado o descrito no capítulo 1.5.1, subitem D. Obras de duplicação e ampliação da capacidade no trecho da Serra de Petrópolis, subletra c) Interseções do Belvedere e Duarte da Silveira: "A Concessionária deverá desenvolver e implantar projetos específicos para as interseções localizadas no km 80 (Duarte da Silveira) e km 89 (Belvedere) da BR-040/RJ. Os parâmetros técnicos a serem observados deverão ser os mesmos do projeto da Subida da Serra. A interseção de Duarte da Silveira compreenderá desde o Desemboque do Túnel

até a conformação com as pistas existentes, contemplando todos os movimentos de acesso e retorno considerados no Apêndice J. A interseção do Belvedere deverá contemplar a interligação da atual pista de subida da Serra com as previstas no projeto a ser implantado, bem como, as conexões de retorno em ambos os sentidos, permitindo fácil acesso e saída da área do Belvedere propriamente dito. O Projeto Funcional da Interseção do Belvedere constante no Apêndice J representa a solução adotada quando da implantação das obras executadas e deverá balizar o desenvolvimento do projeto a ser implantado, que deverá permitir, no mínimo, os mesmos movimentos considerados no projeto original.

### **19. Item S., do Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume II**

A implementação das Caixas de Produtos Perigosos na variante RJ (km 17+114; km 12+465 e km 12+447 km) está prevista para ser concluída no ano 5, enquanto outros trabalhos e atividades em sua área de influência estão previstas para serem concluídas no ano 6. Desta forma, solicita-se, gentilmente, que o prazo final para execução das caixas de produtos perigosos deve ser o ano 6. Ao analisar o PER, verificou-se que há previsão para a realização de obras em determinados anos, enquanto outras obras ou atividades de maior impacto serão realizadas nestes mesmos trechos nos anos subsequentes. Tendo em vista a busca por eficiência na execução das obras, entende-se mais vantajosa a realização de pacotes de execução que envolvam todas as obras de um mesmo trecho para o mesmo ano

**Respostas:** A execução das obras deve seguir os prazos máximos estabelecidos no PER – Volume II, assegurando a aderência ao planejamento e a efetividade na realização das intervenções. Em específico, a conclusão de todas as obras integrantes ao SNV 040VRJ1005 e SNV 040VRJ1010 deverão ser executadas até o ano 5 da concessão, inclusive a implantações de caixas de produtos perigosos.

### **20. Item 1.5.1 (Obras de Ampliação da Capacidade) do Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume II**

Solicita-se, gentilmente, a verificação e posterior esclarecimento a respeito da duplicidade de referências às intervenções de duplicação e faixas adicionais descritas no Item 1.5.1. Obras de Ampliação da Capacidade do PER identificadas a seguir:

As referências realizadas aos trechos BR-040/RJ km inicial 87,400 km final 89,00 (Crescente-1 faixa) e BR-040/RJ km inicial 88,546 km final 89,000 (Crescente 1 faixa) identificadas na Seção B (Faixas Adicionais) já haviam sido contempladas na Seção A (Duplicação): BR-040/RJ km inicial 82,900 km final 89,000 (Crescente 1 faixa);

As referências realizadas aos trechos

BR-040/RJ km inicial 89,000 km final 93,170 (Decrescente 1 faixa) e BR-040/RJ km inicial 93,170 km final 101,346 (Decrescente 1 faixa) identificadas na Seção B (Faixas Adicionais) já estão contemplados na Seção A "" Duplicação"

**Respostas:** Verificou-se um erro material na tabela do PER, no Item 1.5.1. Obras de Ampliação da Capacidade do PER, subitem B. Faixas Adicionais, que será corrigido. Com relação ao questionado informa-se que

i) O segmento entre o km 87,400 e 89,000 da BR-040 RJ deverá ser duplicado, com faixas adicionais nos dois sentidos, totalizando três faixas de tráfego por sentido.

ii) O segmento entre o km 89,000 e 93,170 da BR-040 RJ deverá ser duplicado, com faixas adicionais nos dois sentidos, totalizando três faixas de tráfego por sentido.

## **21. Drenagem, Modelo Econômico-Financeiro (MEF)**

Ao avaliar o Modelo Econômico-Financeiro (MEF), constatou-se que não há cadastro e quantificação de dispositivos de Drenagem Profunda no trecho localizado no estado de Minas Gerais, entre os kms 776,100 e 831,400.

Neste sentido, questiona-se, gentilmente:

- (i) Há uma justificativa para a ausência dessas informações?
- (ii) Caberá ao interessado levantá-las ou o Poder Concedente ainda poderá disponibilizá-las?

**Respostas:** Com relação aos questionamentos esclarece-se que:

i) Os dados referentes à drenagem constam na modelagem econômico-financeira nas abas "DRE\_Premissas", "DRE\_CAD-BUE", "DRE\_RESUMO-TI-REC", "DRE\_SUP\_AMPL", "DRE\_SUP\_INTER\_RN" e "DRE\_CAD-SUP", incluindo o trecho entre o km 776,100 e 831,400.

ii) Conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial.

Conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Deverá a concessionária elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER.

## 22. Drenagem

Acredita-se que a quantidade definida para o desassoreamento de bueiros seja inferior ao que realmente será encontrado em campo, sobretudo quando comparado ao documento de cadastro MG.RJ-ECR-PL-CA-4.0\_R00. Questiona-se, gentilmente, se poderá haver uma revisão desse valor ou caberá ao interessado adotar premissas mais conservadoras.

**Respostas:** Esclarece-se que, conforme a cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não têm caráter vinculativo para a Concessionária, sendo apenas referenciais. De acordo com a cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário, bem como todos os dados e informações relativas à exploração da Concessão. A Concessionária deverá, portanto, elaborar sua proposta considerando o atendimento aos Parâmetros de Desempenho estabelecidos no PER.

## 23. Elétrica

Questiona-se, gentilmente, se os projetos executivos elétricos do túnel maior, parcialmente executado, bem como os projetos de todas as instalações da nova subida de serra de Petrópolis já foram aprovados pelo Poder Concedente. Caso existam esses projetos e/ou os mesmos já estejam aprovados, solicita-se, gentilmente, que sejam disponibilizados.

**Respostas:** Esclarece-se que, conforme a cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não têm caráter vinculativo para a Concessionária, sendo apenas referenciais. De acordo com a cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário, bem como todos os dados e informações relativas à exploração da Concessão. A Concessionária deverá, portanto, elaborar sua proposta considerando o atendimento aos Parâmetros de Desempenho estabelecidos no PER. Adicionalmente, cabe observar que o escopo das obras do túnel previsto para esta concessão não corresponde ao projeto apresentado pela concessionária anterior.

## 24. Elétrica

Para os dois túneis menores, questiona-se, gentilmente, qual deverá ser o critério de redundância para a subestação: ser alimentada por linhas de fontes diferentes ou ter duas subestações redundantes uma em cada lado do respectivo túnel?

**Respostas:** O projeto executivo deverá ser elaborado pela Concessionária, atendendo às exigências

do PER e às normas aplicáveis vigentes. O projeto deverá ser certificado e aprovado pela ANTT.

## 25. Elétrica

Internamente à subestação, solicita-se, gentilmente, que seja informada qual a abrangência da redundância será adotada para os equipamentos auxiliares: transformadores de serviço auxiliar; unidade de energia ininterrupta (no breaks) etc.

**Respostas:** Todo o sistema de operação e segurança de túnel devem ser constituídos de três fontes de alimentação (um gerador a diesel, um sistema de nobreak e dois transformadores de distribuição a seco) "para garantir a continuidade do fornecimento de energia elétrica aos diversos sistemas do túnel", como indica o item 3.4.9 (Sistema de Operação e Segurança de Túnel) do PER Volume I.

## 26. Elétrica

Solicita-se, gentilmente, que seja informado se todas as OAEs, intersecções, passarelas e passagens inferiores dentro do trecho a ser concedido deverão ser iluminadas.

**Respostas:** A concessionária deverá cumprir os parâmetros estabelecidos no PER Volume I, que especifica a implantação ou complementação dos sistemas elétricos e de iluminação existentes dentro da faixa de domínio, nas travessias urbanas, vias marginais, trevos, entroncamentos, retornos, ciclovias, pontos de paradas de ônibus, passagens subterrâneas, passarelas e travessias de pedestres, e nas edificações operacionais, cuja responsabilidade de implantação e/ou manutenção esteja a cargo da concessionária.

## 27. Geometria

Solicita-se, gentilmente, esclarecimentos confirmando se após a finalização das obras da Nova Subida da Serra, as dimensões da faixa de rolamento e acostamento no trecho da antiga subida da serra (variante) deverão ser adequadas para os parâmetros do PER.

**Respostas:** O entendimento não está correto. O trecho da atual subida (entre o km 0,000 ao km 23,800) será destinado a atender o tráfego local após a conclusão das obras da NSS. Sendo assim, não será exigido o atendimento os requisitos estabelecidos na seção 3.2.8.1 a) do PER Volume I.

## 28. Geometria

No acesso aos bairros de Duarte da Silveira e Quitandinha há previsão de mais de duas faixas de rolamento em determinados trechos. Solicita-se, gentilmente, esclarecimentos a respeito da definição da plataforma e do sentido das faixas.

**Respostas:** As obras de ampliação de capacidade estão descritas no Volume II do PER e deverão ser executadas nos prazos ali estabelecidos.

## 29. Geotecnia

Entende-se que ao longo do período de concessão anterior foram realizadas diversas obras de ampliação ao longo do trecho, como duplicação, ampliação de faixas, realização de contenções, OAEs e passarelas. Os projetos para implantação destas obras, contendo informações de dados de investigação geológico-geotécnica e de características de fundação, foram submetidos e pré-aprovados pelo Poder Concedente. Solicita-se, gentilmente, o compartilhamento destes projetos com as Licitantes. Alternativamente, questiona-se se referidos projetos, se não disponibilizados neste momento, o serão para a futura concessionária.

**Respostas:** Conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Deverá a concessionária elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER. Os processos relativos aos projetos e obras realizadas pela concessionária anterior poderão ser disponibilizados, para consulta, à futura concessionária.

## 30. Geotecnia

Solicita-se, gentilmente, esclarecimentos se há pontos de instabilidade ou pontos de atenção que vêm sendo monitorados de maneira rotineira com instrumentos geotécnicos (como piezômetros, inclinômetros, pinos de recalque etc.). Em caso positivo, solicita-se, gentilmente, o fornecimento dos últimos reportes de instrumentação geotécnica, para que sejam contingenciados passivos geotécnicos.

**Respostas:** Realizou-se uma consulta a CONCERT, a qual retornou o Relatório de Instrumentação: Processo SEI nº 50505.048015/2018-83. Adicionalmente, encaminhou documento Relatório de Instrumentação do Túnel: (Anexo – Item 2.1 - SEI nº 30706159), constante no bojo do Processo SEI nº 50500.015348/2025-03. Informamos, ainda que, em respeito aos princípios da publicidade e

transparência, ambos os processos encontram-se classificados como público no Sistema Eletrônico de Informações — SEI, podendo ser consultado os autos na íntegra, por meio de consulta no site <https://portal.antt.gov.br/sei>.

### **31. Geotecnia**

Solicita-se, gentilmente, esclarecimentos se há pontos de sinistros geotécnicos nos últimos 5 anos, objeto de fiscalização do Poder Concedente, e subsequente notificação, à concessionária atual para atuação e tratamento imediato. Em caso positivo, solicita-se, gentilmente, a disponibilização das notificações para a análise, identificação de passivos e contingenciamento destas atuações ao longo da operação.

**Respostas:** Os registros das condições dos terraplenos, bem como as ações tomadas pela concessionária constam nos relatórios de monitoração de terraplenos. Informamos os números dos processos dos últimos 5 (cinco) anos, os quais podem ser consultados na íntegra, por meio de consulta no site <https://portal.antt.gov.br/sei>:

- 2020: 50500.133526/2020-64;
- 2021: 50500.119770/2021-03;
- 2022: 50500.148801/2022-14;
- 2023: 50500.309673/2023-64; e
- 2024: 50505.129590/2024-24.

### **32. Geotecnia**

Solicita-se, gentilmente, esclarecimentos se há ocorrências de recorrentes quedas de blocos rochosos no trecho em serra, que têm sido objeto de problemas ou notificações da fiscalização do Poder Concedente em relação à concessionária. Em caso positivo, solicita-se, gentilmente, o fornecimento dos respectivos registros destas notificações para conhecimento e devido contingenciamento de soluções corretivas.

**Respostas:** As ocasionais quedas de blocos são tratadas como obras emergenciais de responsabilidade concessionária, por ação voluntária ou sob notificação da fiscalização. Os relatórios de monitoração dos terraplenos constam nos Processos SEI nº 50500.133526/2020-64, 50500.119770/2021-03, 50500.148801/2022-14, 50500.309673/2023-64 e 50505.129590/2024-

24, podendo ser consultados na íntegra, por meio de consulta no site: <https://portal.antt.gov.br>.

### **33. Geotecnia, Modelo Econômico-Financeiro (MEF)**

As definições descritas no Modelo Econômico-Financeiro (MEF) e documentos do funcional não deixam claro a justificativa para que, em alguns casos, tenham sido empregados soluções de terraplenagem de maior abrangência em planta e, em outros, contenções geotécnicas. Em sendo assim, solicita-se, gentilmente, esclarecimentos, se, sempre que tecnicamente viável, as soluções de contenções geotécnicas previstas no funcional podem ser ajustadas para alternativas equivalentes, desde que estas estejam delimitadas dentro da faixa de domínio do Projeto. Adicionalmente, solicita-se, gentilmente, esclarecimentos se os tipos de contenções propostas na documentação disponibilizada no âmbito da Concorrência são mandatórias.

**Respostas:** Os tipos de contenções propostas na documentação disponibilizada no âmbito da Concorrência não são mandatórios. Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Sendo assim, a futura concessionária terá liberdade para propor a solução que avaliar como a melhor em cada local (terraplenagem ou contenção), desde que atendidos todos os requisitos do PER Volume I e II.

### **34. Geotecnia**

Entende-se que a documentação disponibilizada não evidencia de maneira contundente qual o nível de segurança desejado e exigido considerando a perda de vidas humanas, danos ambientais e materiais, e o consequente fator de segurança mínimo geotécnico, conforme classificação prevista nas normas brasileiras consideradas na definição dos estudos geotécnicos e conforme exigido nos documentos de referência do Projeto. Solicita-se, gentilmente, explicitar qual é o nível de segurança desejado e fator de segurança mínimo a ser considerado nas contenções e terraplenos novos a serem implantados ao longo dos trechos, bem como confirmar se deve ser considerada alguma diferenciação ao longo do trecho a ser licitado.

**Respostas:** Todas as contenções e taludes integrantes ao sistema rodoviário deverão atender os parâmetros técnicos presentes no item 3.1.5. do PER Volume I, bem como as normativas técnicas aplicáveis (citadas neste item do PER).

### **35. OAE**

Identificou-se que no projeto funcional há soluções de obras de arte especiais que apresentam transposições com conflitos geométricos com obras existentes. Solicita-se, gentilmente, esclarecimentos se os alinhamentos propostos no funcional são mandatórios.

**Respostas:** Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Portanto, deve a concessionária elaborar projeto executivo dos dispositivos e OAEs, considerando os normativos vigentes e o regramento contratual, e apresentar à ANTT para aprovação. As obras projetadas deverão permitir todos os movimentos necessários com segurança para os usuários.

### **36. Sistemas**

Questiona-se, gentilmente, se a fibra óptica que deverá ser instalada ao longo de todo trecho concedido deverá possuir redundância física (outro cabo por caminho distinto) ou quantidade de vias na fibra.

**Respostas:** A implantação da fibra óptica deverá atender todos os parâmetros de desempenho estabelecidos no item 3.4. do PER Volume I.

### **37. Túneis**

Solicita-se, gentilmente, esclarecimentos se a documentação de obra durante a escavação do túnel NSS será disponibilizada após a Data de Assunção da Concessão. No mais, questiona-se se há monitoramento do revestimento do túnel já executado referente a deslocamentos e controle de qualidade. Em caso afirmativo, solicita-se, gentilmente, o envio desta documentação."

**Respostas:** Os arquivos relacionados ao levantamento das obras realizado, contendo as informações sobre o túnel em construção, serão disponibilizados.

### **38. Hidrologia / Drenagem**

Não foram disponibilizadas informações sobre os gabaritos hidráulicos das obras de arte especiais. Solicita-se, gentilmente, esclarecimentos se o Poder Concedente avaliou a adequabilidade do dimensionamento hidráulico do vão livre ("freeboard") das obras de arte especiais existentes."

**Respostas:** Os arquivos de cadastro complementares contendo as informações de gabarito serão

disponibilizados. Não obstante, as soluções construtivas e respectivos custos apresentados no Modelo Econômico Financeiro são referenciais e não vinculativos. Cabe aos Proponentes realizarem o dimensionamento adequado dos recursos necessários para atendimento aos pré-requisitos definidos no PER, sob seu próprio risco e responsabilidade.

### **39. Túneis**

O Edital em croquis identifica equipamentos axiais de ventilação na abóbada do túnel. Solicita-se, gentilmente, confirmar se, no caso da adoção desta solução, há obrigatoriedade de adoção de um túnel de extração massiva devido o comprimento do túnel principal."

**Respostas:** Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão". Dito isso, a futura concessionária poderá propor as soluções de ventilação que julgar as mais adequadas, desde que atenda aos parâmetros de desempenho expressos no item 3.1.9 do PER Volume I, bem como aos normativos vigentes aplicáveis.

### **40. Túneis**

As instruções de serviço e normativas de segurança em túneis brasileiras e no Estado do Rio de Janeiro não estabelecem com clareza quais os parâmetros e coeficientes de incerteza/segurança a serem aplicados no cálculo. Solicita-se, gentilmente, esclarecimentos se serão aceitas pelo Poder Concedente o dimensionamento dos equipamentos quando forem realizados baseados em normas internacionais.

**Respostas:** Serão aceitas normativas internacionais apenas para temas e/ou parâmetros não cobertos por normativas nacionais.

### **41. Túneis**

Solicita-se, gentilmente, esclarecimentos a respeito da obrigatoriedade de ventilação mecânica do túnel de serviço, e no caso afirmativo, qual o seu nível de atendimento e abrangência.

**Respostas:** Esclarece-se que os normativos relacionados aos requisitos para as medidas de segurança e proteção contra incêndios em túneis destinados ao transporte rodoviário devem

atender aos parâmetros de desempenho expressos no item 3.1.9 do PER Volume I, bem como aos normativos vigentes aplicáveis, tais como normas brasileiras de túneis e normativos do Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro.

O PER Volume I, no capítulo 3.1.9, item Manutenção, subitem 8, indica que o atendimento dos requisitos das Normas Técnicas, deverá ser de no mínimo:

- a. ABNT NBR 5181:2013 - Sistemas de iluminação de túneis - Requisitos;
- b. ABNT NBR 15661:2022 - Proteção contra incêndio em túneis rodoviários e urbanos;
- c. ABNT NBR 16736:2019 - Proteção contra incêndio em túneis rodoviários e urbanos - Operação de emergência em túneis rodoviários e urbanos;
- d. ABNT NBR 15981:2019 - Sistemas de segurança contra incêndio em túneis - Sistemas de sinalização e de comunicação de emergências em túneis; e
- e. ABNT NBR 15775:2009 - Sistemas de segurança contra incêndio em túneis - Ensaio, comissionamento e inspeções.

Além da indicação no subitem 3 da necessidade de "Aquisição e devidas atualizações do Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros".

#### **42. Túneis**

Solicita-se, gentilmente, se há conhecimento de desvios no alinhamento do túnel nos trechos já escavados. Em caso afirmativo, quais os trechos e a sua magnitude?

**Respostas:** Sim, há conhecimento de desvio da região escavada, conforme material complementar anexado aos documentos editalícios. Destaca-se ainda que os arquivos existentes, contendo as informações sobre o túnel da nova subida da serra, serão disponibilizados.

#### **43. Anexo 13 - Gerenciamento de Tráfego no Trecho Metropolitano**

Entende-se que a cobrança na pista expressa é dinâmica e baseada no Fator de Gerenciamento, com valores distintos para os períodos de pico e fora-pico, sendo acionada ao atingir um limite predefinido, independentemente do horário. Solicita-se, gentilmente, detalhamento sobre o

funcionamento da medição desse Fator de Gerenciamento, como por exemplo com que frequência ele é medido e quais os critérios utilizados para iniciar essa medição."

**Respostas:** O Fator de Gerenciamento está detalhado nos itens 3.2 e 3.3 do Anexo 13. Consoante previsto no item 3.3.4, o Fator de Gerenciamento pode ser revisto anualmente, por ocasião da Revisão Ordinária.

#### **44. Item 3.3.2 do Anexo 13 - Gerenciamento de Tráfego no Trecho Metropolitano**

O Item 3.3.6 em referência define os horários de pico, inicialmente, das 6h às 10h e das 17h às 21h, sujeitos a revisão anual, juntamente com a revisão Ordinária. Solicita-se, gentilmente, esclarecimentos a respeito da aplicação destes horários em feriados e finais de semana.

**Respostas:** Os períodos de pico são aplicáveis nos intervalos de horários indicados no item 3.3.6.1, não havendo, inicialmente, restrição entre dias úteis ou finais de semana e feriados.

#### **45. n/a**

Solicita-se, gentilmente, confirmação se o estudo de viabilidade contemplou os custos ambientais associados a duas Comunidades Quilombolas localizadas no entorno da rodovia - CQ Tapera, em Petrópolis/RJ, e CQ Boa Esperança, Areal/RJ. Em caso negativo, solicita-se, gentilmente, orientação sobre como esses custos devem ser considerados na avaliação das propostas, especialmente em relação ao limite estabelecido contratualmente para o compartilhamento de custos com o Poder Concedente.

**Respostas:** O compartilhamento de riscos referentes à obtenção de licenças ambientais, incluindo comunidades quilombolas, está previsto na cláusula 5.1.3 do Contrato e serão de responsabilidade da Concessionária. O montante previsto na cláusula 5.7 (i) é resultado do estudo de viabilidade do projeto e, portanto, reflete alternativa de viabilidade de cumprimento das condicionantes ambientais e (ii) pode ser utilizado para os atos previstos na cláusula 5.1.3. Esse montante contempla valores exigidos pelos órgãos competentes, a título de condicionantes, no âmbito do licenciamento ambiental.

#### **46. Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume II; 1.5.1 A**

Entende-se que a Obra de Ampliação de Capacidade - Duplicação da Serra de Petrópolis, poderá ser executada em pavimento flexível. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. O tipo de pavimento será de livre escolha da concessionária e deverá abranger todas as faixas do segmento, visando a continuidade e a homogeneidade. Na opção pelo pavimento flexível, os túneis, principais e de serviço, deverão ser executados, obrigatoriamente, em pavimento rígido, em decorrência de fatores técnicos e de segurança, sendo esta a única exceção a ser admitida ao princípio da continuidade para o tipo de pavimento.

#### **47. n/a**

Em vistoria a rodovia, constatou-se que há uma obra em execução pela empresa Geogreen Engenharia e Serviços Ambientais para recuperação de um terrapleno no km 75 Norte da BR-040. Com relação a execução desta intervenção questiona-se, gentilmente, se a obra será concluída e entregue ao futuro operador pela Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio – CONCER (Operadora Anterior). Em caso negativo, solicita-se, gentilmente, que sejam disponibilizados: (i) diagnóstico do motivo do sinistro; (ii) projeto de recuperação; (iii) contrato celebrado de recuperação com a Geogreen Engenharia e Serviços Ambientais; e (iv) o avanço físico-financeiro atualizado da obra.

**Respostas:** Trata-se de obra emergencial decorrente de acidente geológico/geotécnico. A previsão de conclusão da obra, segundo a atual concessionária, é julho de 2025. Adicionalmente, estão disponibilizados os documentos pertinentes por meio da Carta REG-CA-0074/25 e Anexo (SEI nº 30706138 e 30706159, respectivamente), apensados no bojo do Processo nº 50500.015348/2025-03, os quais podem ser consultados na íntegra, por meio de consulta no site <https://portal.antt.gov.br/sei>.

#### **48. Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume I; Visita Técnica**

Tem-se ciência de que já existe um número de 0800 no trecho concessionado. Tendo em vista que os usuários já possuem conhecimento desse número, questiona-se, gentilmente, se seria possível a Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio – CONCER (Operadora Anterior) ceder a titularidade após a finalização do contrato.

**Respostas:** A transferência da titularidade do número 0800 utilizado pela Concessionaria Anterior após a finalização do contrato de concessão não é um procedimento padrão previsto no contrato. Os contratos de concessão estabelecem a transferência de bens e serviços essenciais para a operação e manutenção do sistema rodoviário, conforme listado no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.

#### **49. Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume I; Visita Técnica**

Durante a visita técnica, verificou-se que o Sistema Rodoviário já dispõe de cabo de fibra óptica em parte o trecho, ligando os equipamentos instalados, praças de pedágio, base SAU / BSO etc. Para a correta utilização dos equipamentos no momento da assunção da rodovia, solicita-se, gentilmente, a documentação da implantação desses cabos, como as build, datasheet do cabo e ligações existentes.

**Respostas:** Informa-se que as informações concernentes à fibra óptica disponível na rodovia, quer seja de propriedade da concessão ou a terceiros, bem como das extensões de rede implantada, encontram-se disponíveis no bojo do Processo SEI nº 50500.011634/2025-91.

Em respeito aos princípios da publicidade e transparência, o aludido processo encontra-se classificado como público no Sistema Eletrônico de Informações — SEI, podendo ser consultado os autos na íntegra, por meio de consulta no site <https://portal.antt.gov.br/sei>.

#### **50. Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume II; 1.7 Cronograma de Implantação Operacional; 1.7 Cronograma de Implantação Operacional**

No PER é descrito que a diversos equipamentos existentes serão passados para a nova concessionária, conforme tabela 42 da página 38, os itens descritos com “Ex” no primeiro mês de operação. Porém em nenhum local é informado a quantidade de cada equipamento, o estado atual, fabricante, local de instalação na rodovia, datasheet, manual etc. Questiona-se, gentilmente, se seria possível fornecer a documentação dos equipamentos instalados listados na Tabela 42 - Frente de Serviços Operacionais do PER Volume 2.

**Respostas:** A Tabela 42 - Frente de Serviços Operacionais do PER Volume II se constitui em um cronograma de implantação para os diversos equipamentos e sistemas operacionais previstos para a concessão. As notações "Op", "Ex", "X" indicam o prazo máximo para a implantação do equipamento ou sistema, a partir da condição verificada no momento da assunção da rodovia. Os quantitativos a serem instalados pela nova concessionária estão relacionados na Tabela 46 - Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos de Serviços Operacionais constante no Apêndice C. Destaque-se ainda que, conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão".

## **51. Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume I; 3.4.5 Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação**

Entende-se que o sistema de arrecadação necessita de um processo gradual de configuração antes da assunção do novo concessionário. Em sendo assim, questiona-se, gentilmente, se será possível que seja concedido acesso às pistas antes do término do vínculo com a Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio – CONCER (Operadora Anterior), para que seja montado um plano de ação visando a substituição do sistema. No mais, independentemente da resposta ao questionamento anterior, solicita-se, gentilmente, a disponibilização dos manuais/documentação existente do sistema que será transferido. "

**Respostas:** O Edital indica expressamente que a Proponente Vencedora deverá desenvolver Plano de Transição Operacional, nos termos do Anexo 19. Mesmo antes da assinatura do Contrato a Adjudicatária poderá ter acesso ao Sistema Rodoviário, sob autorização da ANTT, para elaboração de tal planejamento, conforme item 16.4. Além disso, o item 16.5.1 é claro ao expressar que "a SPE poderá realizar intervenções necessárias para atender (...) as obrigações relativas ao início da cobrança de pedágio e à operação". Finalmente, lembra-se que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto à Concessionária atual.

## **52. Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume I; Visita Técnica**

Entende-se que todos os itens elencados a seguir e identificados na visita técnica serão mantidos no âmbito do Sistema Rodoviário pela Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio – CONCER (Operadora Anterior):

- TRBOnet – Sistema de comunicação com as viaturas operacionais.
- Kcor – Sistema de Gestão Operacional da Rodovia
- Digifort – Sistema de Gerenciamento das Câmeras.
- Central Telefônica – Recebimento das ligações do 0800.
- Todo o hardware existente hoje para que seja possível o trabalho do CCO.

Nosso entendimento está correto?"

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Não há qualquer garantia de transferência de equipamentos pelo Poder Concedente.

### **53. Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume I; 3.4.1 Sistema de Gestão e Controle Operacional**

Solicita-se, gentilmente, o compartilhamento da identificação da localização das torres de rádio comunicação, as documentações técnicas das mesmas e o estado atual de conservação de cada torre.

**Respostas:** Após consulta, a atual concessionária informou os seguintes dados: i) Localização das Torres: Repetidor Master – Site da Serra ( Lat 22°32'35.50"S Long 43°14'8.51"O); Repetidor Escravo – Site do Morin (Lat 22°32'22.15"S Long 43° 8'52.54"O); Repetidor Escravo – Site 3 Rios (Lat 22° 8'30.63"S Long 43°12'57.02"O); Repetidor Escravo – Site Juiz de Fora (Lat 21°48'15.99"S Long 43°24'15.04"O). ii) Modelos e marca dos equipamentos: Mototrbo DGR 6175 e SLR-5100. iii) Estado atual dos equipamentos: Estão operacionais, porém o sistema de rádio precisa passar por revitalização, incluindo atualizações de hardware e software dos equipamentos instalados nas repetidoras e servidor.

### **54. Cláusula 15.14., 18.7.2. e 18.7.3. da Minuta de Contrato**

De acordo com as Cláusulas em referência, a Concessionária será responsável por: Clausula 15.14.: (ii) arcar com os custos e providências relativas à postagem das infrações lavradas pela ANTT. Clausula 18.7.2.: (ii) arcar com os custos e providências relativas à postagem dos autos de infração lavrados pela ANTT em função da evasão ou não pagamento da Tarifa de Pedágio, cuja correspondência poderá ser enviada conjuntamente a cobrança relativa aos valores devidos pelo usuário, caso não seja possível a adoção de meios eletrônicos para pagamento. Clausula 18.7.3.: Os usuários que não realizarem o pagamento da Tarifa de Pedágio na forma estabelecida em cobrança pelo sistema de Free Flow, terão prazo para regularizar o pagamento, seja por meios eletrônicos disponibilizados pela Concessionária, seja por cobrança enviada junto aos autos de infração lavrados pela ANTT, sendo que este prazo deverá ser acordado entre as Partes, observada eventual regulação sobre o tema. Solicita-se, gentilmente, que sejam esclarecidos e detalhados quais custos, providências e medidas relativos à postagem dos autos de infração são de responsabilidade da Concessionária. Entende-se também que as autuações e cobrança de multas são de responsabilidade da ANTT. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** Trata-se dos custos de postagens relativas aos autos de infração. A ANTT realizará as autuações. A Concessionária não tem qualquer responsabilidade na cobrança de multas, devendo somente dar suporte à ANTT por meio da postagem dos autos de infração aos usuários.

### **55. PER, Vol. I (3.2 Notas de Procedimentos para Obras)**

É indicado que: ""As Obras de Ampliação da Capacidade e Melhorias deverão manter o mesmo tipo de pavimento (rígido ou flexível) existente no segmento objeto da intervenção. Solicita-se, gentilmente, a confirmação dos pontos quilométricos onde o pavimento rígido existente na zona do binário norte e do binário sul devem continuar com este tipo de pavimento após a conclusão da duplicação da atual pista de descida da Serra. Da mesma forma, solicita-se, gentilmente, a confirmação de que o trecho de duplicação e faixas adicionais correspondentes às áreas de pavimento rígido também deverão ser construídas com este tipo de pavimento.

**Respostas:** Para as obras de ampliação de capacidade entre o km 80 e o km 102, o tipo de pavimento será de livre escolha da concessionária e deverá abranger todas as faixas do segmento, visando a continuidade e a homogeneidade. Na opção pelo pavimento flexível, os túneis, principais e de serviço, deverão ser executados, obrigatoriamente, em pavimento rígido, em decorrência de fatores técnicos e de segurança, sendo esta a única exceção a ser admitida ao princípio da continuidade para o tipo de pavimento. Para as demais obras de Melhoria e Ampliação de Capacidade, deverá ser observado o conceito no item 3.1.1 do PER Volume I.

### **56. PER, Vol. I (3.1.1 Pavimento)**

A tabela de parâmetros de desempenho indica que: IGG: Nos trabalhos iniciais, ao final do primeiro ano, é exigido um valor de IGG de 40 para a via principal. Portanto, solicita-se, gentilmente, de que se considere a aplicação deste parâmetro de desempenho em termos mais flexíveis (acima de 40) para este período de trabalhos iniciais, uma vez que já foi considerado a eliminação de flechas sobre trilhas de roda (ATR) que são grande parte dos defeitos que caracterizam o valor do IGG.

**Respostas:** A sugestão não será acolhida. O parâmetro de desempenho encontra-se aderente aos PER de outras concessões recentes.

### **57. PER, Vol. I (3.1.1 Pavimento)**

A tabela de parâmetros de desempenho indica que: ATR: Flechas máximas nas trilhas de roda ATR < 7 mm na fase de trabalhos iniciais e de 5 mm após 36 meses, 2º ano da fase de recuperação. Entende-se que estes são limites demasiadamente exigentes na reabilitação de pavimentos. Desta forma solicita-se, gentilmente, que seja considerada a possibilidade de tornar este parâmetro mais flexível inicialmente, para <10 mm na fase de trabalhos iniciais e aumentar de 5 a 7 mm ao final da fase de recuperação.

**Respostas:** A sugestão não será acolhida. O parâmetro de desempenho encontra-se aderente aos PER de outras concessões recentes e com as condições da rodovia.

#### **58. PER, Vol. I (3.1.1 Pavimento)**

A tabela de parâmetros de desempenho indica que: MPD: Exigência de “Altura de areia” HS entre 0,6mm – 1,2 mm, medido com equipamento a laser. Solicita-se, gentilmente, que seja considerada a remoção da restrição do limite máximo de HS (1,2 mm).

**Respostas:** Para uma avaliação mais precisa da textura da camada de rolamento, foi modificada a tabela de Parâmetros de Desempenho de Pavimento, substituindo o parâmetro Mean Profile Depth (MPD) ou Altura de Areia (HS) pelo Índice Internacional de Atrito (IFI), conforme o estabelecido pela Agência na Instrução Normativa nº 34, de 14 de novembro de 2024. O PER será ajustado para corresponder a esta alteração.

#### **59. Cláusula 18.8.1 da Minuta de Contrato**

Conforme Cláusula 18.8.1, entende-se que a primeira atualização pelo IRT da Tarifa de Pedágio ocorrerá no início da cobrança de pedágio que neste caso significa a data de assunção. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** A primeira atualização pelo IRT se dará na autorização indicada na cláusula 18.1.

#### **60. Item 8.4 do Edital**

O item em questão faz referência à integralização de R\$ 134.100.000,00 no capital social mínimo. Entende-se que uma AFAC ou um mútuo com os acionistas seria considerado como cumprimento do capital social mínimo obrigatório. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto, desde que tal entendimento seja aplicado para a hipótese de fundos de investimento. Para as demais modalidades de Proponente, deve-se atentar aos regramentos específicos trazidos no Edital.

#### **61. Cláusula 3.1.6 do Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia (PER) - Volume I**

O relatório de monitoração do canteiro central e faixa de domínio da atual concessionária, datado

em Outubro de 2024 descreve que o sistema rodoviário possui 1230 acessos, sendo 819 acessos regulares e 411 irregulares. Entende-se que os 819 acessos regulares possuem o Termo de Permissão de Uso expedido pela ANTT e não necessitam iniciar um novo processo de regularização. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento está correto. Para os acessos regulares, cujos quais já detém do Termo de Permissão de Uso, não há necessidade de se iniciar um novo processo de regularização.

### **Protocolo 50505.011293/2025-12**

Recebido em 24 de fevereiro de 2025 - 16:54:20

#### **1. MEF\_BR-040 JF-RJ Edital v2, aba "Tunel Concer Labtrans + Sicro**

A previsão orçamentária para a construção do túnel da Nova Subida da Serra está nos documentos de Modelagem Econômico-Financeira (arquivo MEF\_BR-040 JF-RJ Edital v2, "Tunel Concer Labtrans + Sicro"). Para o cálculo do orçamento, há "colunas" contendo as quantidades já executadas e quantidades a serem executadas. Pergunta-se se seria possível a disponibilização, por parte da ANTT, da memória de cálculo dos quantitativos executados e a serem executados. O compartilhamento da memória de cálculo permitiria às proponentes o entendimento da localização atual das frentes de escavação, localização de trechos com rebaixos concluídos e "status" dos tratamentos do túnel. Essas informações são necessárias para elaboração de estimativa de prazo para execução dos serviços remanescentes no túnel.

**Respostas:** Foi realizado no ano de 2019, pela UFSC/LABTRANS, um inventário do conjunto de obras que compunham o projeto designado Nova Subida da Serra, de responsabilidade da atual concessionária. O resultado deste levantamento se constitui no Produto 2B e será disponibilizado para consulta no site da ANTT.

#### **2. MEF\_BR-040 JF-RJ Edital v2, aba "Tunel Concer Labtrans + Sicro**

Em relação à instrumentação, consta nos documentos de Modelagem Econômico-Financeira (arquivo MEF\_BR-040 JF-RJ Edital v2, "Tunel Concer Labtrans + Sicro item 8.15") que há dispositivos instalados e não há previsão orçamentária para instalação de novos dispositivos. Pergunta-se se os dispositivos instalados são "lidos" periodicamente, e, em caso afirmativo, se seria possível a disponibilização dessas leituras. Pergunta-se ainda se os dispositivos estão funcionais na presente data.

**Respostas:** Foi realizado no ano de 2019, pela UFSC/LABTRANS, um inventário do conjunto de obras que compunham o projeto designado Nova Subida da Serra, de responsabilidade da atual concessionária. O resultado deste levantamento se constitui no Produto 2B e será disponibilizado para consulta no site da ANTT.

### **3. PER - Programa de Exploração da Rodovia -Vol. 02**

No PER há previsão de construção de dois túneis nos quilômetros 84 e 85. Perguntamos se foram elaboradas sondagens e outros estudos complementares nos locais dessas obras. Em caso de resposta positiva, solicita-se o compartilhamento dos relatórios de sondagens e outros estudos que auxiliem no entendimento da geologia e compartimentação geomecânica dos túneis.

**Respostas:** O estudo de engenharia desenvolvido foi baseado em uma campanha de sondagens preliminar, apresentada no item "16. Investigações Geotécnicas" dos cadastros de campo. Todavia, não foram executadas sondagens específicas para os novos túneis.

### **4. Anexos do Contrato**

Em visita técnica realizada em área do desemboque do túnel, fomos abordados por moradores da comunidade a respeito do evento de subsidência na superfície do túnel. Entendemos que a continuidade das obras demandará vistorias cautelares nas residências ao redor do projeto. Perguntamos se foram realizadas vistorias cautelares para composição do orçamento previsto no edital. Na hipótese da necessidade de serviços de recuperação em comunidades afetadas pelas obras dos túneis, perguntamos se os respectivos custos são aplicados no mecanismo de compartilhamento de riscos.

**Respostas:** Sim, tais serviços serão abrangidos no mecanismo de compartilhamento de riscos intitulado "Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis", desde que não abrangidos por cobertura de seguros de engenharia.

### **5. MEF\_BR-040 JF-RJ Edital v2, aba "Tunel Concer Labtrans + Sicro**

Em visita realizada nas obras da nova Subida da Serra, foram identificados estoques de material britado da concessão atual. Perguntamos se o material britado em estoque será disponibilizado à vencedora do certame. Caso positivo, qual o volume a ser considerado?

**Respostas:** Sim, os materiais estocados nas galerias do túnel em construção e na antiga área de

britagem localizada no km 89+500 da BR 040/RJ, pista sentido RJ, poderão ser utilizados pela futura concessionária exclusivamente em obras relacionadas ao trecho concedido.

## **6. Edital Item 1.3.**

O Edital, através do item 1.3, informa o seguinte: "A Tarifa Básica de Pedágio máxima a ser considerada para a elaboração da Proposta Econômica Escrita é de R\$ 0,35513/km (trinta e cinco mil, quinhentos e treze centésimos de milésimos de real por quilômetro) para Trechos Homogêneos de pista dupla, correspondentes ao valor básico da tarifa de pedágio para a categoria 1 de veículos, referenciadas a janeiro de 2023". Dessa forma, a tarifa básica informada está sendo apresentada com base em janeiro de 2023, e o certame será realizado em abril de 2025, havendo uma defasagem temporal de aproximadamente 26 meses. Como o orçamento das proponentes deverá representar os valores atuais de mercado, perguntamos se a Tarifa Básica do Pedágio será reajustada antes ou depois do desconto a ser ofertado pelas proponentes.

**Respostas:** Durante o certame, as Proponentes apresentarão seu deságio (desconto) sobre a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) indicada no Edital, que corresponde ao valor de R\$ 0,35513/km (para categoria 1 em trechos de pista dupla), referenciada a janeiro de 2023.

Após definido o deságio, a TBP com desconto será corrigida monetariamente pelo índice contratualmente previsto (IRT) – do mês de referência (janeiro de 2023) até o momento em que passar a ser efetivamente praticada (por exemplo, a Data de Assunção ou a data de autorização para início da cobrança).

Dessa forma, o desconto ofertado pelas proponentes incide sobre a TBP de janeiro de 2023, e o valor resultante, então, é reajustado pelos meses transcorridos até a data de início efetivo da cobrança do pedágio. Assim, mantém-se a coerência entre o valor de referência estabelecido no Edital e a necessidade de atualização monetária ao longo do tempo.

## **7. PER - VOLUME 2 - Página 12**

O Programa de Exploração da Rodovia - PER, volume 02, informa na página 12 as faixas adicionais a serem executadas durante as obras de ampliação da capacidade. Entre os Km's 62,500 e 89,000 no sentido crescente, temos a previsão de implantação da 3ª faixa. Para tanto, em visita técnica a esse trecho, identificamos diversos segmentos em viadutos com 02 faixas de rolamento sem acostamento, sendo necessário o alargamento dos viadutos para implantação da faixa adicional. Estamos corretos no entendimento de que será necessário efetuar o alargamento de todos os viadutos existentes localizados entre os Km's 62,500 e 89,000 para implantação da faixa adicional?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Com relação ao alargamento das OAEs, a concessionária é responsável minimamente pela execução das obras descritas PER Volume II item O, entretanto deverá atender os parâmetros contratuais, conforme especificado no item 3.1.3 do PER Volume I para todas as OAEs do trecho concedido. Cabe ressaltar que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Deverá a concessionária elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento dos Parâmetros de Desempenho contidos no PER.

## **8. PER - VOLUME I**

O Programa de Exploração da Rodovia - PER, volume 01, determina os recursos mínimos para atendimento hospitalar, atendimento mecânico e atendimento ao usuário. Entretanto, não evidenciamos ao longo da documentação as orientações com relação à transferência de ativos operacionais existentes da concessionária anterior para a nova concessionária. Haverá transferência de ativos para nova concessionária como por exemplo de equipamentos leves e pesados? Caso positivo solicitamos orientações de como essa transferência será realizada e quais os recursos serão disponibilizados. Caso negativo, a concessionária deverá dispor dos novos recursos para atendimento ao usuário tão logo assuma o novo contrato de concessão?"

**Respostas:** Não há qualquer garantia de transferência de equipamentos ou software pelo Poder Concedente. O processo de transição entre concessionárias está disciplinado no MANUAL DE PROCEDIMENTOS PARA O ENCERRAMENTO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA FEDERAL, disponível no endereço: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/fiscalizacao-da-infraestrutura-rodoviaria/manual-de-encerramento-contratual/manual-de-encerramento-contratual.pdf/view> . Ressalta-se que é responsabilidade da futura concessionária o desenvolvimento do projeto operacional e sua execução.

**Protocolo 50500.010293/2025-37**

Recebido em 24 de fevereiro de 2025 - 20:18:47

**1. Cl. 1.1.xci, 12.2. e 12.2.3, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“(xci) Receita Bruta: somatória das Receitas Tarifárias e das Receitas Extraordinárias auferidas pela Concessionária ao longo do Prazo da Concessão, antes da dedução da tributação aplicável. (...)”

12.2 Será destinado à Conta de Retenção o valor correspondente a 3% (três por cento) da Receita Bruta ao longo de todo o Prazo da Concessão, podendo ser ajustado em razão da aplicação dos mecanismos contratuais e dos fatores de reequilíbrio, na forma prevista no Contrato.

12.2.3 Na hipótese de não realocação da praça de pedágio de Simão Pereira, nos prazos e termos estipulados no PER e na subcláusula 18.1.4(iii), será destinado à Conta de Retenção o valor correspondente a 13,45% (treze inteiros e quarenta e cinco centésimos por cento) da Receita Bruta da referida praça, até que seja efetivada a sua realocação”

Como se vê a Receita Bruta da Concessão (Cl. 1.1.xci) envolve a “somatória das Receitas Tarifárias”, o que inclui a receita proveniente da praça de pedágio de Simão Pereira. Com isso, favor confirmar o entendimento de que o percentual de 13,45% incidente especificamente sobre a receita bruta da praça de pedágio de Simão Pereira, caso configurada a hipótese prevista na Cl. 12.2.3, abarca o percentual de 3% da receita proveniente da praça de pedágio de Simão Pereira que já seria destinado à Conta de Retenção na forma da Cl. 12.2, não havendo incidência em duplicidade da alíquota de Recursos Vinculados sobre a receita bruta da praça Simão Pereira).”

**Respostas:** O entendimento está incorreto. Conforme a subcláusula 18.1.4, item (iii), referenciada na subcláusula 12.2.3, o não cumprimento dos termos e prazos previstos para realocação resultará em acréscimo do percentual da Receita Bruta transferida a título de Recursos Vinculados até que seja efetivada a realocação da praça. Isso significa que o montante destinado à Conta de Retenção será de 3% da Receita Bruta prevista, acrescido do percentual de 13,45%, totalizando 16,45% da Receita Bruta da praça Simão Pereira.

## **2. Cl. 1.1.1, 12.3, 13.4.2 e 18.6.3, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“(xviii) Conta Centralizadora: conta bancária de titularidade da Concessionária e de movimentação restrita, aberta perante o Banco Depositário e movimentada conforme disposições do Contrato, utilizada para o depósito da Receita Bruta da Concessão, permitida a sua utilização para a transferência de valores entre as Contas da Concessão e a Conta de Livre Movimentação na forma deste Contrato.

(xix) Conta de Ajuste: conta bancária de titularidade da Concessionária e de movimentação restrita,

aberta perante o Banco Depositário e movimentada somente com autorização da ANTT, utilizada para o depósito de valores gerados pela Concessão e para o recebimento de aportes de terceiros, públicos ou privados e, permitida sua utilização no âmbito do Ajuste Final de Resultados, do Desconto de Usuário Frequentado e de reequilíbrios econômico-financeiros, na forma deste Contrato.

(xxi) Conta de Livre Movimentação: conta bancária de titularidade da Concessionária e de livre movimentação, a qual poderá ser movimentada e onerada pela Concessionária na forma deste Contrato, observados os termos do Acordo Direto e os demais acordos e compromissos firmados com os Financiadores.

(xxiii) Conta do Free Flow: conta bancária de titularidade da Concessionária e de movimentação restrita, aberta perante o Banco Depositário e movimentada somente com autorização da ANTT, utilizada para o depósito da receita oriunda da cobrança no Trecho Metropolitano por meio do Fluxo Livre (Free Flow), permitida a sua utilização para a transferência de valores para a Conta de Ajuste e para a Conta de Livre Movimentação na forma deste Contrato.

(xxiv) Contas da Concessão: a Conta de Ajuste e a Conta de Retenção, conjuntamente.

12.3 O Banco Depositário deverá transferir 50% (cinquenta por cento) da arrecadação da Conta do Free Flow, auferida por meio efetivo pagamento da tarifa cobrada no Trecho Metropolitano, para a Conta de Ajuste, sendo o restante transferido para a Conta de Livre Movimentação.

13.4.2 A Receita Bruta oriunda da cobrança no Trecho Metropolitano deverá ser depositada na Conta do Free Flow, a qual será movimentada mensalmente pelo Banco Depositário para fins de transferência dos Recursos Vinculados para a Conta de Ajuste, sendo o saldo restante transferido concomitantemente para a Conta de Livre Movimentação.

18.6.3 Os recursos auferidos por meio da cobrança por Free Flow no Trecho Metropolitano serão considerados como Receita Tarifária, devendo ser integralmente depositados na Conta do Free Flow.

Com base nas previsões acima acerca das diferentes modalidades de contas a serem utilizadas na Concessão e do fluxo dos recursos arrecadados por meio da cobrança por Free Flow no Trecho Metropolitano, favor confirmar o entendimento de que os recursos arrecadados com cobrança da Tarifa das Pistas Expressas não circularão pela Conta Centralizadora.

**Respostas:** O entendimento está correto.

### **3. Itens 2.1 e 3.2, Anexo 13 do Contrato**

O Anexo 13 do Contrato prevê que:

“2.1. Consoante descrito no PER, a Concessionária deverá, nos prazos e condições previstos no mesmo documento e no Contrato, proceder à implantação de toda a estrutura de pórticos, contadores automáticos, medidores de velocidade, displays indicadores de tarifa e demais equipamentos necessários à viabilização do Free Flow no Trecho Metropolitano.

A Tarifa das Pistas Expressas cobrada de cada usuário será o somatório da tarifa de pedágio de cada Segmento de Cobrança percorrido, conforme equação a seguir. (...)”

Considerando que o detalhamento previsto no item 2.4 do Anexo 13 do Contrato e as disposições aplicáveis do PER não apresentam referência sobre qual o período de validade da detecção de um veículo para utilização da isenção proposta, entendemos que, caso o usuário deixe de trafegar na rodovia e opte, por qualquer razão, por voltar a trafegar, será considerada uma nova viagem e, portanto, não terá direito à isenção citada (independente do período e sentido), de acordo com o regramento estabelecido no PER e no Anexo 13. Está correto o entendimento? Ressalta-se que a ANTT confirmou entendimento similar no âmbito do projeto da Eco Rio- Minas. Veja-se: “No item 3.4.3.4 do PER e/ou no Anexo 14, não há referência sobre qual o período de validade da detecção de um veículo para utilização do MLFF. Entendemos que, caso o usuário saia do trecho do MLFF, e opte, por qualquer razão, por retornar a ele, deverá pagar novamente a tarifa (independente do período), com valor definido de acordo com o regramento estabelecido no PER e no Anexo 14. Está correto nosso entendimento? Caso negativo, favor esclarecer. Sim, o entendimento está correto”. (item 19, Protocolo 50500.024431/2022-12, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 01/2022)

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **4. Cl. 1.1.1. e 18.5.1, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato dispõe que: “Desconto de Usuário Frequente (DUF): desconto aplicado pela Concessionária sobre as Tarifas de Pedágio devidas pelos Usuários Frequentes, na forma estipulada no Anexo 12. 18.5.1 A Concessionária deverá assegurar, durante todo o Prazo da Concessão, a aplicação do Desconto do Usuário Frequente, restrita aos usuários que disponham de Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI) e trafeguem em veículos das categorias 1, 3 e 5, consoante indicado na tabela de Multiplicadores de Tarifa, de acordo com a quantidade de passagens realizadas em uma mesma praça de pedágio, no mesmo sentido de fluxo e dentro de um mesmo mês calendário, observadas as demais regras previstas no Anexo 12”. Nesse sentido, favor confirmar o entendimento de que o benefício referente ao Desconto do Usuário Frequente não se aplica à Tarifa das Pistas Expressas, mas apenas às Tarifas de Pedágio. Ressalta-se que a ANTT confirmou

esse entendimento no âmbito do projeto da Dutra Rio-SP. Veja-se: “Para o item “O Sistema de Arrecadação deverá prever o controle, identificação e aplicação de tarifas diferenciadas, com possibilidade de configurar descontos para atender o DBT – Desconto Básico de Tag e DUF – Desconto para Usuários Frequentes.” Entendemos que os descontos DBT e DUF serão aplicáveis somente aos usuários que passarem pelas pistas automáticas das praças de barreira/troncal e para os usuários do MLFF estes descontos não serão aplicáveis. Está correto este entendimento? Se não, favor esclarecer. Respostas: Para a Tarifa das Pistas Expressas e Tarifa de Pedágio do Trecho Viúva Graça não está previsto o Desconto de Usuário Frequente (DUF), mas aplica-se o Desconto Básico de Tarifa (DBT). Dessa lógica, depreende-se que o DBT somente não será aplicado caso a cobrança seja realizada por meio da identificação por reconhecimento de placa.” (item 47, Recebido em 17 de setembro de 2021 – 14:10:53, , Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 03/2021)”

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

## 5. Itens 2.3.1 e 3.3.2, Anexo 13 do Contrato

Acerca das regras para aplicação do Fator de Gerenciamento, o Anexo 13 do Contrato determina que:

“3.3.2. O Fator de Gerenciamento ( $F_n$ ) deverá obedecer às seguintes regras:

3.3.2.1. Se dentre as últimas 10 medidas de Densidade no Segmento de Cobrança, as 5 maiores forem inferiores a:

- (a) Período de Pico: 24,85 cp/km/faixa
- (b) Período Fora-Pico: 18,95 cp/km/faixa

A Concessionária deverá estabelecer  $F_n=1$

3.3.2.2. Se dentre as últimas 10 medidas de Densidade no Segmento de Cobrança, as 5 maiores forem superiores a:

- (a) Período de Pico: 24,85 cp/km/faixa
- (b) Período Fora-Pico: 18,95 cp/km/faixa

A Concessionária poderá estabelecer  $1 < F_n < \mathbf{F}$ . Onde  $\mathbf{F}$  é o Fator de Gerenciamento Máximo.

O estabelecimento do Fator de Gerenciamento ( $F_n$ ) entre 1 e  $\mathbf{F}$  deve considerar a função

elasticidade preço e responsividade do sistema frente à variação do fator de gerenciamento, com objetivo de otimizar a utilização da capacidade do conjunto das Pistas Expressas e Pistas Marginais.

3.3.2.3. Se  $F_n = \bar{F}$  por um período de 30 minutos, e a Densidade no Segmento de Cobrança ainda for superior a:

- (a) Período de Pico: 27,96 cp/km/faixa
- (b) Período Fora-Pico: 21,75 cp/km/faixa

A Concessionária poderá estabelecer  $1 < F_n \leq 1,1 \times \bar{F}$ .

3.3.2.4. Caso  $\bar{F} < F_n \leq 1,1 \times \bar{F}$  por um período de 30 minutos a Densidade no Segmento de Cobrança ainda for superior a:

- (a) Período de Pico: 27,96 cp/km/faixa
- (b) Período Fora-Pico: 21,75 cp/km/faixa

A Concessionária deverá manter os acessos ao Segmento de Cobrança fechados até que a Densidade no Segmento de Cobrança do mesmo seja inferior a estes patamares. Caso o Segmento de Cobrança não tenha um acesso direto, deverá ser fechado o acesso anterior mais próximo. O fechamento dos acessos deverá ser feito com a utilização de semáforos nas agulhas e alças de acesso, devendo haver sinalização adequada e local para acomodação do tráfego.

3.3.2.5. Se os mecanismos das subcláusulas 3.3.2.2, 3.3.2.3 e 3.3.2.4, forem acionados e  $F_n > 1$ , e dentre as últimas 10 medidas de Densidade no Segmento de Cobrança, as 5 maiores forem inferiores a:

- (a) 16,16 cp/km/faixa

A Concessionária deverá retornar o Fator de Gerenciamento  $F_n = 1$ .

3.3.2.6. Se  $F_n = \bar{F}$  por um período de 30 minutos e dentre as últimas 10 medidas de Densidade no Segmento de Cobrança, as 5 maiores forem inferiores a:

- (a) 16,16 cp/km/faixa

A Concessionária deverá estabelecer  $F_n < 1$ .”

Considerando a lógica do regramento acima, em especial o disposto no item 3.3.2.5, e o objetivo do Fator de Gerenciamento de conferir fluidez às Pistas Expressas “cuja fluidez deve ser superior à das Pistas Marginais” (item 2.3.1), entendemos que as regras indicadas acima para aplicação do Fator de Gerenciamento deverão ser adotadas de forma sequencial (“em cascata”), de forma que,

por exemplo, se verificada a hipótese prevista no item 3.3.2.2 e os patamares de Densidade no Segmento não retornarem ao ideal, aciona-se o mecanismo previsto no item 3.3.2.3 e assim sucessivamente até o acionamento do mecanismo previsto no item 3.3.2.6. Está correto o entendimento?"

**Respostas:** O entendimento está correto.

#### **6. Cl. 8.3.3, Minuta do Contrato de Concessão Item 3.3.2.4, Anexo 13 do Contrato**

A Minuta do Contrato dispõe que:

"1.2.2 No caso de divergência entre o Contrato e os Anexos, prevalecerá o disposto no Contrato.

8.3.3 A ANTT poderá aprovar, caso a caso, a alteração do tipo de solução de melhoria prevista no PER e/ou seu deslocamento, desde que seja mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução e localização não apresentem maior impacto socioambiental."

O Anexo 13 do Contrato, por seu turno, determina que:

"3.3.2.4. Caso  $F < F_n \leq 1,1 \times F$  por um período de 30 minutos a Densidade no Segmento de Cobrança ainda for superior a:

- (a) Período de Pico: 27,96 cp/km/faixa
- (b) Período Fora-Pico: 21,75 cp/km/faixa

A Concessionária deverá manter os acessos ao Segmento de Cobrança fechados até que a Densidade no Segmento de Cobrança do mesmo seja inferior a estes patamares.

Caso o Segmento de Cobrança não tenha um acesso direto, deverá ser fechado o acesso anterior mais próximo. O fechamento dos acessos deverá ser feito com a utilização de semáforos nas agulhas e alças de acesso, devendo haver sinalização adequada e local para acomodação do tráfego."

A liberdade de meios e soluções técnicas deve ser priorizada em uma concessão, em conjunto com a obrigação da concessionária de atender às finalidades e resultados contratualmente definidos. Dessa maneira, a concessionária não fica restrita a soluções porventura inviáveis tecnicamente ou que não sejam as mais eficientes, podendo, a partir de sua expertise técnica e gerencial, adotar as medidas mais adequadas ao atendimento das obrigações de fim contratualmente exigidas. Com base nas disposições acima, entendemos que para os fins de restabelecimento dos patamares de

Densidade no Segmento de Cobrança, caso configurada a hipótese do item 3.3.2.4 do Anexo 13 do Contrato, a Concessionária deverá adotar medidas tecnicamente viáveis, tais como fechamento do acesso tecnicamente mais adequado para reduzir a densidade do segmento e soluções operacionais alternativas e/ou complementares, caso seja verificada, caso a caso e ao longo da vigência contratual, inviabilidade técnica ou existência de soluções mais modernas e viáveis operacionalmente, que garantam melhores condições operacionais e fluidez às Pistas Expressas, desde que atendidas as mesmas finalidades previstas no Contrato e no Anexo 13, bem como seja mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução não apresente maior impacto socioambiental, conforme Cl. 8.3.3. Está correto o entendimento?

**Respostas:** O entendimento está correto. Ajustes das regras contratuais poderão ser realizados conforme autorização da ANTT.

#### **7. Item 3.3.2.4, Anexo 13 do Contrato**

O item 3.3.2.4 do Anexo 13 traz as seguintes disposições: [...] Caso o Segmento de Cobrança não tenha um acesso direto, deverá ser fechado o acesso anterior mais próximo. O fechamento dos acessos deverá ser feito com a utilização de semáforos nas agulhas e alças de acesso, devendo haver sinalização adequada e local para acomodação do tráfego. O fechamento dos acessos deverá ser feito com a utilização de semáforos nas agulhas e alças de acesso, devendo haver sinalização adequada e local para acomodação do tráfego. À luz da liberdade de meios e soluções técnicas no âmbito da Concessão, entendemos que o local de acomodação do tráfego será definido pela Concessionária. Está correto o entendimento?"

**Respostas:** O entendimento está correto.

#### **8. Cl. 18.10 e 18.11, Minuta do Contrato de Concessão Item 3.3.5, Anexo 13**

De acordo com o Anexo 13 do Contrato:

"3.3.5. Os parâmetros definidos na subcláusula 3.3.2 poderão ser revisados quinquenalmente pela ANTT, mediante proposta da Concessionária, ou na ausência desta por sua livre iniciativa, quando for identificada possibilidade de aperfeiçoamento no gerenciamento de tráfego do Trecho Metropolitano."

Para que os licitantes possam ter maior previsibilidade e condições de planejamento do projeto, especialmente em relação aos prazos, etapas e procedimentos a serem adotados, favor confirmar o entendimento de que a revisão quinquenal dos parâmetros definidos indicada no item 3.3.5

poderá ser processada no âmbito da Revisão Quinquenal, definida nos termos da Cl. 18.10 da Minuta do Contrato, ou, excepcionalmente, da Revisão Extraordinária, definida nos termos da Cl. 18.11, desde que observadas as hipóteses de incidência e os procedimentos previstos na regulamentação da ANTT para a sua adoção.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Conforme o previsto na cláusula 3.3.5 do Anexo 13, a revisão dos parâmetros estabelecidos na subcláusula 3.3.2 poderá, em regra, ser processada junto da Revisão Quinquenal (Cl. 18.10). No entanto, havendo a devida fundamentação e enquadrando-se nas hipóteses previstas, nada impede que seja requerida no âmbito de uma Revisão Extraordinária (Cl. 18.11), desde que sejam observados os requisitos e procedimentos estabelecidos na regulamentação aplicável da ANTT.

## **9. Item 3.4.5, Anexo 13 do Contrato**

O Anexo 13 do Contrato estabelece que:

“3.4.5. A Concessionária estará desobrigada a manter os padrões de Densidade no Segmento de Cobrança determinados na cláusula 3.3.2 apenas e exclusivamente, se a causa é devido a eventos fora de seu controle e não for devido a ação, omissão, negligência, má-conduta, quebra de contrato ou violação de lei, incluindo incidentes fora da faixa de domínio, como congestionamento que gera reflexo nas Pistas Expressas.

3.4.5.1. A concessionária deverá registrar a causa do evento impeditivo da manutenção do nível de serviço através de fotografias, filmagens, notícias da imprensa e outros mecanismos que comprovem a impossibilidade de ação da Concessionária.”

Ante o exposto, favor confirmar o entendimento de que a hipótese excepcional prevista no item 3.4.5 abrange as medidas para manutenção dos padrões de Densidade no Segmento de Cobrança previstas no Anexo 13 do Contrato.

**Respostas:** Considerando que a não adoção de medidas para diminuição da densidade poderia, eventualmente, configurar-se como omissão da Concessionária quanto à manutenção dos padrões de Densidade no Segmento de Cobrança, entende-se que a excepcionalidade disposta refere-se apenas aos padrões determinados na cláusula 3.3.2 do referido Anexo.

## **10. Cl. 3.1 da Minuta de Contrato de Concessão e Anexo 10**

Considerando que a Cláusula 3.1 do Anexo 10 define que “3.1 As Partes concordam que, nos termos do Contrato de Concessão, os recursos decorrentes da Remuneração Base do Sistema

Rodoviário deverão ser depositados diretamente na Conta Centralizadora, assim como os recursos decorrentes da Remuneração Free Flow deverão ser depositados diretamente na Conta do Free Flow.", e a cláusula 12.5 do Contrato estabelece que "O Banco Depositário deverá transferir, na periodicidade a ser definida no Contrato de Administração de Contas da Concessão, que não poderá ser superior à mensal, os Recursos Vinculados em função da Receita Bruta observada, da Conta Centralizadora para as Contas da Concessão conforme as definições das subcláusulas anteriores, encaminhando imediatamente à ANTT os comprovantes das transferências efetuadas.", bem como que o contrato em seu Glossário define a receita bruta como "Receita Bruta: somatória das Receitas Tarifárias e das Receitas Extraordinárias auferidas pela Concessionária ao longo do Prazo da Concessão, antes da dedução da tributação aplicável" bem como as receitas tarifárias como "Receita Tarifária: receita proveniente da cobrança das Tarifas de Pedágio e da Tarifa das Pistas Expressas, na forma prevista neste Contrato.", entende-se que, ao incluir a Tarifa das Pistas Expressas como parte das Receitas Tarifárias e, portanto, parte da Receita Bruta, há duplicidade na destinação dos recursos, com os valores arrecadados por meio do free flow transitando tanto na Conta Centralizadora como na Conta Free-Flow. Portanto, solicitamos confirmar o entendimento de que: (i) onde se lê: "Receita Tarifária: receita proveniente da cobrança das Tarifas de Pedágio e da Tarifa das Pistas Expressas, na forma prevista neste Contrato.", deve-se ler: "Receita Tarifária: receita proveniente da cobrança das Tarifas de Pedágio, na forma prevista neste Contrato; e (ii) que a definição de Receita Tarifária das Pistas Expressas é "receita proveniente da cobrança das Tarifas de Pedágio das Pistas Expressas, na forma prevista neste Contrato", evitando assim o trânsito da Receita Tarifária das Pistas Expressas pela Conta Centralizadora conforme a cláusula 12.5 do Contrato.

**Respostas:** O entendimento não está correto. A Tarifa das Pistas Expressas é receita tarifária para todos os efeitos. Contudo, seu depósito deverá ter regra excepcional, conforme contrato e anexo 10. As disposições contrárias devem ser ignoradas.

#### **11. Cl. 18.3.3 da Minuta de Contrato Itens 2.4 e 3.2.2 do Anexo 13**

Entendemos que as isenções que deverão ser consideradas pelas licitantes em suas propostas são aquelas indicadas na Cláusula 18.3.3 da Minuta de Contrato de Concessão e nos itens 2.4 e 3.2.2 do Anexo 13. Está correto o entendimento?

**Respostas:** A proponente deve considerar todas as isenções indicadas no contrato.

#### **12. Item 3.3.1.4, "b", do Anexo 13**

Entendemos que o cálculo da densidade média abrangerá pelo menos 1 ponto por quilômetro

considerando todos os subsegmentos de um segmento de cobrança. Está correto o nosso entendimento?

**Respostas:** A Densidade Média será calculada em seções espaçadas a cada 1 quilômetro, que representará o segmento.

### **13. Item 3.1, Anexo 13**

A cláusula 3.1 do Anexo 13 estabelece que: "O Trecho Metropolitano será dividido em Segmentos de Cobrança, definidos como segmentos rodoviários existentes entre uma entrada e saída das Pistas Expressas para as Pistas Marginais". Entendemos que a Concessionária poderá definir a localização dos pórticos em cada um dos segmentos de cobrança com base na Tabela 1 - Segmentos de Cobrança. Está correto o nosso entendimento?

**Respostas:** O entendimento está correto. A Concessionária poderá remodelar a configuração dos Segmentos de Cobrança, propondo a adição ou subtração de entradas e saídas, conforme consta na subcláusula 3.1.2 do Anexo 13 do Contrato de Concessão, desde que a capacidade do sistema permaneça, no mínimo, no mesmo patamar da solução original. Ainda, caberá à Concessionária apresentar ao Poder Concedente quaisquer alterações propostas, que irá autorizar sua execução se comprovada a sua maior eficiência.

### **14. Item 1.5.1, "a", do PER Volume III**

De acordo com item 1.5.1, "a", do PER Volume II: "Adicionalmente, e conforme Plano de Contingência a ser submetido à ANTT, a atual pista de Subida da Serra poderá ser utilizada como alternativa, de forma provisória, em casos de interdição de uma das pistas do novo segmento de Serra. O Plano de Contingência deverá prever ainda o atendimento operacional nestas condições, observados os parâmetros máximos de atendimento previstos no contrato." Considerando o caráter local da Pista de Subida da Serra de Petrópolis Existente após a conclusão das obras da Nova Subida da Serra, bem como que a sua utilização é opcional e provisória em casos de interdição de uma das pistas do novo segmento de Serra, entendemos que a Concessionária deverá observar parâmetros regulares de atendimento operacional se vier a utilizar a atual pista de Subida da Serra como alternativa provisória durante interdição de uma das pistas do novo segmento de Serra. Está correto o entendimento?

**Respostas:** O entendimento está correto. A Concessionária deverá implementar um sistema de operação especial na Serra de Petrópolis, com atenção especial aos Túneis, para os momentos de maior fluxo de veículos e para as condições especiais que ocasionarem interrupção da rodovia, em

consonância ao Item 3.4.13, do PER - Volume I.

#### **15. Itens 3.4.3.1 e 3.4.5.1 do PER Volume I**

No item 3.4.5.1 do PER VOLUME I é citado que: ""A Concessionária deverá implantar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, com localização de acordo com o PER Volume II - APÊNDICE D, podendo sua posição ser alterada em até 5 km". Considerando que as BSOs são edifícios de apoio ao longo do trecho a ser concedido, e que suas localizações estão definidas no Apêndice D do PER Volume II, especificamente na Tabela 49 - Localização e Quantitativos Bases de Serviços Operacionais, entende-se que a concessionária também poderá propor alteração da localização das BSOs em um raio de até 5km, observadas as coordenadas originais previstas na Tabela 49 do PER Volume II e mantendo os padrões de atendimento estabelecidos no contrato. Está correto o nosso entendimento?

**Respostas:** O entendimento está correto. A Concessionária poderá alterar a localização dos edifícios operacionais, independentemente de autorização da ANTT, até o limite de 5 (cinco) quilômetros, em ambos os sentidos, sem que haja prejuízos ao atendimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos no Contrato de Concessão. O PER será ajustado visando admitir que a BSO localizada no km 21 da Variante da BR 040/RJ, próximo ao Túnel Quitandinha, possa ser implantada quando da conclusão das obras de ampliação de capacidade do segmento da Serra de Petrópolis.

#### **16. Item 3.4.2.9 do PER Volume I**

A Tabela 42 - Frente de Serviços Operacionais do PER Volume I, estabelece que o SCDV - Sistema de Controle Dinâmico de Velocidade deverá ser implantado até o 72º mês da concessão e o Item 3.4.2.9 SCDV - Sistema de Controle Dinâmico de Velocidade do PER Volume I, estabelece que: "(...) 2. A Concessionária deverá realizar estudo técnico sobre velocidade limite a ser definida e submetê-lo para aprovação da ANTT. (...)." Entendemos que a Concessionária deverá realizar o estudo técnico sobre a velocidade limite a ser definida e submetê-lo para aprovação da ANTT até o 72º mês. Está correto o nosso entendimento?

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. O projeto de implantação dos equipamentos que compõem o SCDV deverá obedecer a regulamentação vigente, inclusive quanto ao prazo de apresentação. O estudo sobre a velocidade limite poderá ser submetido à ANTT até o 72º mês, desde que não comprometa o início da operação do sistema.

### **17. Item 3.2.8.1 do PER Volume I e Tabelas 11, 12 e 41 do PER Volume II**

A Tabela 41 do PER Volume II define as velocidades diretrizes de cada um dos segmentos rodoviários. As Tabelas 11 e 12 do PER Volume II são definidas as obras de correção de traçado horizontal da BR-040/MG e BR-040/RJ. Considerando que há trechos indicados nas Tabelas 11 e 12 que já atendem as velocidades diretrizes previstas na Tabela 41, solicitamos que sejam esclarecidas as velocidades diretrizes nos trechos sujeitos à correção de traçado horizontal que atualmente já atendem as velocidades diretrizes previstas na Tabela 41 do PER Volume II.

**Respostas:** O PER será retificado de forma a contemplar as velocidades desejadas em cada ponto de correção de traçado, de modo a esclarecer os parâmetros que serão exigidos em cada ponto.

### **18. PER Volume II, Apêndice F**

A atual interseção da BR-040/MG com a AMG-3085, apresenta geometria diferente quando comparada à geometria exposta na Figura 22 – Interseções BR-040/MG – Entroncamento com a AMG-3085, presente no Apêndice F do PER Volume II. O trecho atual possui uma nova rotatória recém executada. Entendemos que a rotatória integra a Concessão. Está correto o entendimento?

**Respostas:** O entendimento está incorreto. A rótula recém implantada não integrará o sistema rodoviário a ser concedido e é objeto de Contrato de Permissão Especial de Uso firmado com a atual concessionária.

A Figura 22 - Interseções BR-040/MG - Entroncamento com a AMG-3085 será atualizada no PER - Volume II.

### **19. Item 1.5.1 do PER Volume II**

No PER Volume II, Item 1.5.1 Obras de Ampliação de Capacidade, observa-se que a colunas de Latitude e Longitude da Tabela 5 estão trocadas, portanto, onde se lê “Latitude”, na verdade, deve ser ler “Longitude”, e onde se lê “Longitude”, deve-se ler “Latitude”. Está correto o entendimento?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. A inversão das colunas de Latitude e Longitude na Tabela 5 do PER Volume II, Item 1.5.1, será corrigida.

## 20. Tabela V, PER Volume II

Levando-se em consideração o disposto no PER Volume II Tabela 5, verifica-se que, na linha do SNV 040BRJ0870, o início da faixa adicional será no km 65,500. Porém, de acordo com as coordenadas descritas na mesma linha, a faixa adicional se iniciaria nas proximidades do km 71,000. Entendemos que o início da faixa adicional é, de fato, no km 65,500, conforme declarado no campo de km da Tabela 5. Está correto o entendimento?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. A faixa adicional será implantada no km 65,500, conforme descrito na Tabela 5 do PER Volume II, Item 1.5.1, e a coordenada será corrigida.

## 21. MEF

Na proximidade do km 112,3 – lado crescente, a Av. Leonel Brizola (RJ-101) deverá ser deslocada para construção da continuidade da via marginal no lado crescente, com necessidade do descomissionamento do muro de contenção e ocupação de área lindeira com posteamento de gasodutos, oleodutos e linha de alta tensão. Como informação adicional, não foram identificados na MEF os valores referentes à solução para tais interferências. Solicitamos esclarecer onde estão precificados na MEF os custos decorrentes na remoção, relocação e solução para as interferências acima.

**Respostas:** Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial.

Conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Deverá a concessionária elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER.

## 22. MEF

Foi observado no MEF que os valores para Trabalhos Iniciais e Recuperação de pavimento estão sofrendo uma redução devido à aplicação de fator calculado pela divisão do BDI de Construção Rodoviária (23,09%) pelo BDI de Conservação (31,77%), resultando em uma redução da ordem de R\$ 13.671.490,61. Favor esclarecer se o MEF será revisado para considerar o BDI de conservação rodoviária, de 31,77%.

**Respostas:** Inicialmente, esclarece-se que o BDI aplicado é o de "Construção e Restauração

Rodoviária - para obras de INFRA: Grande porte", uma vez que as etapas de Trabalhos Iniciais e de Recuperação correspondem a serviços de restauração da via, enquadrando-se na metodologia de tipificação das obras. Essa abordagem está em conformidade com as premissas do Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes - Volume 01 - Metodologia e Conceitos, que define a aplicação da diferenciação do BDI sobre o custo direto, para os diferentes tipos de obras de acordo com a natureza e do porte das obras.

Não obstante, os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão". Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

### **23. Item 1.5.1, "a", PER Volume I**

O PER volume 1 item 1.5.1 a) define que "Durante todo o período de concessão, a atual pista de Subida da Serra de Petrópolis deverá permanecer em plena operação, cabendo a concessionária a responsabilidade pelo planejamento, programação e execução das intervenções de manutenção e conservação do segmento rodoviário". Considerando a complexidade operacional nos Trechos Críticos Operacionais, e com vistas a viabilizar o atendimento de parâmetros de desempenho adequados em tais trechos, entendemos que as Ambulâncias tipos C e D e os Guinchos Leves e Pesados deverão atender o respectivo tempo máximo de chegada previsto no PER Volume I em 70% das ocorrências dentro do período de um mês e não poderão exceder o tempo médio mensal respectivo previsto no PER Volume I em 30% das ocorrências. Está correto o entendimento?"

**Respostas:** O entendimento está incorreto. Os tempos máximos de chegada ao local indicados no PER Volume I deverão ser respeitados em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal respectivo previsto no PER Volume I em 10% das ocorrências.

### **24. Cl. 16.10.2, Minuta de Contrato**

Considerando que, conforme a Cláusula 1.2.2 da Minuta do Contrato, em caso de divergência entre

o Contrato e os Anexos, prevalecerá o disposto no Contrato, e que o Anexo 10 contém a Minuta de Contrato de Administração de Contas com caráter referencial, entendemos que a regra prevista na Cláusula 16.10.2 do Contrato, relativa à arrecadação da Verba de Fiscalização, prevalece sobre o disposto nos itens 2.1.1 e 4.1 da Minuta do Contrato de Administração de Contas. Favor confirmar nosso entendimento.

**Respostas:** O entendimento está correto.

#### **25. Item 1.5.1, “a”, PER Volume II**

Entendemos que a Concessionária poderá adequar a largura da faixa de domínio para fins de mitigação do risco de passivos socioambientais – a saber: evitar desocupações em trecho da atual subida –, observados os termos da Portaria nº 270/2021 do Ministério da Infraestrutura, que veicula diretrizes para a regularização, a fiscalização, a exploração e a gestão de informações relativas às faixas de domínio das vias federais integrantes do Sistema Nacional de Viação. Está correto o entendimento?

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Considerando as diretrizes dispostas na Portaria MInfra nº 270/2021, entende-se que, diante do caso concreto, a Concessionária poderá solicitar à ANTT eventuais ajustes na faixa de domínio. Foram incluídos os itens (i) e (ii) na subcláusula 6.2.7 do Contrato para explicitar tal possibilidade, a exemplo do previsto no projeto de concessão da BR-040/MG.

#### **26. Itens 4.1 e 4.2, Anexo 16**

Entendemos que a Notificação de Reequilíbrio será enviada ao Banco Depositário pela ANTT durante a Revisão Ordinária referida no item 4.2 do Anexo 16. Está correto o entendimento?

**Respostas:** Não, o entendimento está parcialmente correto. A Revisão Ordinária fará o levantamento com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos no Contrato, e ao final, expedirá as Notificações de Reequilíbrio, se existentes. No que tange ao Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis, o reequilíbrio poderá ser implementado de forma escalonada e gradativa.

#### **27. Item 3.1.2, “iii”, do Anexo 16**

Considerando que não foi identificada no MEF a precificação de: (i) valores para reposição dos

equipamentos dos túneis, sendo que a vida útil de tais equipamentos é de cerca de 10 anos; (ii) subsistema de megafonia dos túneis; (iii) consumo de energia para os túneis, entendemos que os investimentos em sistemas eletromecânicos estarão contemplados no compartilhamento do risco, uma vez que o dimensionamento e especificação dos equipamentos pode variar conforme características finais da obra e normativas aplicáveis. Está correto o entendimento? Em caso negativo, solicitamos indicar onde consta a precificação dos itens relativos a sistemas eletromecânicos supramencionados.

**Respostas:** O entendimento está incorreto. Conforme a subcláusula 3.1.2, item (iii), do Anexo 16 da Minuta de Contrato, os custos com sistemas eletromecânicos, incluindo serviços associados aos sistemas de ventilação, de combate e detecção a incêndio, de alimentação elétrica, sistemas eletrônicos e de iluminação não serão objeto do compartilhamento de risco das obras de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis. Além disso, ressalta-se que o Modelo Econômico-Financeiro possui caráter referencial, e não vinculativo.

#### **28. Item 1.5.1, B, PER Volume II**

No PER Volume II, item 1.5.1 B. "Faixas Adicionais", na Tabela 5, no SNV 040BRJ0890, observa-se que além da obra de 6,1km a ser executada entre os km 82,9 e km 89,0, há outras duas obras de 1,6km e 0,454km a serem executadas entre os kms 87,4-89 e 88,54-89, respectivamente, caracterizando assim sobreposição de obras tanto nas quilometragens como nas coordenadas do sentido crescente, entre os km 82,9 e km 89,0. Entendemos que deve ser considerada a execução de apenas uma faixa adicional entre os kms 82,9 e 89,0 - sentido crescente da BR-040/RJ no 6º ano, totalizando 6,1km. Está correto nosso entendimento?"

**Respostas:** A duplicação deverá ser realizada conforme os quilômetros designados na tabela 4, e será executada uma faixa adicional entre o km 82,900 e o km 87,400, no sentido crescente, com conclusão prevista para o 6º ano. Além disso, serão construídas faixas adicionais entre o km 87,400 e o km 89,000, nos dois sentidos, com conclusão prevista para o 5º ano. Ressalta-se, ainda, que foi identificado um erro no material, o qual será corrigido.

#### **29. Item 1.5.1, B, PER Volume II**

Entendemos que entre o km 65,50 e o km 124,00 da BR-040/RJ, o acostamento deverá ser dimensionado com 3m de largura, para a implantação de um hard shoulder. Está correto o entendimento?

**Respostas:** Entre o km 65,50 e o km 124,00 da BR-040/RJ, o acostamento poderá ser utilizado como

faixa de rolamento. O acostamento deverá ter largura de 3,00 m e estrutura de pavimento compatível com a solução adotada nas pistas, a fim de permitir a circulação contínua de veículos, incluindo os comerciais, e melhorar as condições de fluidez do tráfego.

### **30. Item 1.5.1, B, PER Volume II**

A Tabela 5 - Obras de Faixas Adicionais da BR-040/RJ do Item 1.5.1 do PER Volume II estabelece a implantação de duas faixas adicionais entre o km 111,500 e 113,050 sentido decrescente e duas faixas adicionais entre o km 111,850 e 112,679 sentido crescente. Entretanto, a configuração atual da BR 040 nos referidos segmentos rodoviários é de 4 faixas de rolamento + 1 de mudança de velocidade no sentido crescente e 3 faixas de rolamento no sentido decrescente, resultando em uma configuração final após implantação das faixas adicionais previstas na Tabela 5 do PER Volume II de 6 faixas de rolamento no sentido crescente e 5 faixas de rolamento no sentido decrescente. Considerando que esta região possui alto adensamento populacional, ocasionando em grande volume de desapropriações, e que o Projeto Funcional do EVTEA contempla a configuração final de 4 faixas por sentido nesse trecho, entende-se que a configuração final da plataforma deverá ser de 4 faixas por sentido, de modo que as implantações previstas no PER Volume II têm o objetivo de uniformizar o trecho com as 4 faixas por sentido. Está correto o nosso entendimento?

**Respostas:** O entendimento não está correto. As intervenções previstas no PER - Volume II, concernentes às obras de ampliação de capacidade, em específico, ao referido caso, às faixas adicionais, deverão ser implantadas de acordo com a localização, tipo, quantidade e prazo dispostos na Tabela 5 - Obras de Faixas Adicionais da BR-040/RJ.

### **31. Cl. 21.1.2, "i", Minuta de Contrato**

Favor esclarecer qual é a regulamentação a ANTT referenciada na Cláusula 21.1.2, "i", do Contrato de Concessão.

**Respostas:** O tratamento estatístico para determinação dos efeitos extraordinários ainda será regulamentado pela ANTT.

**Protocolo 50505.011051/2025-11**

Recebido em 24 de fevereiro de 2025 - 23:16:41

**1. PER Vol 2 pag 13**

A Rio Juiz de Fora é a segunda principal artéria do estado do Rio ligando o Rio a Brasília passando por Belo Horizonte. Tem no seu início, a subida da serra de Petrópolis uma estrada construída na segunda década do século passado cujo traçado não comporta os caminhões atuais. Após várias tentativas temos hoje uma obra de duplicação das pistas de subida e descida parcialmente executadas inclusive com túnel já escavado de cerca de 2 quilômetros. Esta obra paralisada tem projeto executivo e licenciamento ambiental pronto. O projeto para esse trecho que consta no edital contempla 3 faixas de rolamento em ambos sentidos, previsto para ser concluído no quinto ano da nova concessão. Essa obra requererá novo projeto executivo, novo licenciamento em duas unidades de conservação e provável perda de várias obras de arte já concluídas para duas pistas. Com base nas considerações acima, pede-se para a ANTT esclarecer o seguinte: O PER prevê a ampliação do trecho entre o km 80 (Interseção de Duarte da Silveira) e o km 102 (Praça de Pedágio de Xerém) para três faixas por sentido. No entanto, caso a concessionária comprove a inviabilidade técnica ou ambiental da execução integral do projeto, ou demonstre a vantagem operacional de iniciar o trecho com duas faixas, postergando a implantação da terceira, é possível apresentar uma proposta alternativa? Se sim, qual é o procedimento para submissão, análise e eventual autorização dessa proposta? Pede-se também caso a proposta venha a ser feita, se a análise considerará também o aspecto da vantajosidade do ponto de vista do usuário.

**Respostas:** A proposição de um projeto alternativo, para o caso de obras previstas inicialmente no Contrato de Concessão, é um tema previsto na segunda norma do Regulamento de Concessões Rodoviárias - RCR II. A Concessionária deverá apresentar, inicialmente, projeto funcional da alteração proposta da obra, prevista inicialmente no Contrato. Caberá à Superintendência competente analisar e aprovar a alteração da solução de engenharia, desde que mantida ou aprimorada sua funcionalidade e que não seja aplicada solução de qualidade inferior. Cabe ainda destacar que, para o caso de incremento ou alteração de obras previstas inicialmente no Contrato de Concessão, a Concessionária deverá apresentar projetos executivos e orçamentos da obra prevista originalmente e da nova obra proposta, sendo objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apenas a diferença entre os orçamentos entre as obras.

A alteração da obra será promovida mediante deliberação da Diretoria em Termo Aditivo contratual, cujos efeitos tarifários serão incorporados por meio de Revisão Extraordinária, nos termos da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, com base no projeto executivo aceito. Quanto aos aspectos que serão considerados na análise de vantajosidade de uma eventual proposta alternativa às obras constantes no PER, a ANTT levará em conta, além dos aspectos técnicos e ambientais, também a vantajosidade sob a ótica do usuário. A fluidez do tráfego, a segurança, o conforto e a eficiência do transporte serão critérios essenciais para a avaliação da proposta, com o objetivo de garantir que as alterações não prejudiquem a qualidade da experiência dos usuários, buscando sempre aprimorar a mobilidade, a segurança viária e o desempenho operacional da infraestrutura.

**Protocolo 50505.011070/2025-47**

Recebido em 24 de fevereiro de 2025 - 23:44

**1. PER VOL 2, PAG 13**

Com base nas considerações acima, e considerando-se a licitação em curso, pede-se para a ANTT esclarecer o seguinte: O PER prevê a ampliação do trecho entre o km 80 (Interseção de Duarte da Silveira) e o km 102 (Praça de Pedágio de Xerém) para três faixas por sentido. No entanto, caso a concessionária comprove a inviabilidade técnica ou ambiental da execução integral do projeto, ou demonstre a vantagem operacional de iniciar o trecho com duas faixas, postergando a implantação da terceira faixa, é possível apresentar uma proposta alternativa? Se sim, qual é o procedimento para submissão, análise e eventual autorização dessa proposta? Ademais, como a ANTT definiria para estes fins os conceitos de:

1. Inviabilidade técnica para a execução integral do projeto?
2. Inviabilidade ambiental para a execução integral do projeto?
3. Vantagem operacional de antecipar ou postergar obras e investimentos, face às dificuldades maiores que as previstas na liberação das licenças ambientais para implantação das três faixas por sentido na Serra?

Finalmente, a resolução nº 6.000, de 2022, informa que a ANTT poderá aprovar a modificação da solução de engenharia, desde que sua funcionalidade seja preservada ou aprimorada, e que a alteração não implique a adoção de uma solução de qualidade inferior (grifos introduzidos). Nesse contexto, pergunta-se:

- Na hipótese de apresentação de projeto alternativo, a análise de custobenefício na perspectiva dos usuários seria fator determinante na definição da melhor solução de engenharia a ser adotada?

**Respostas:** A proposição de um projeto alternativo, para o caso de obras previstas inicialmente no Contrato de Concessão, é um tema previsto na segunda norma do Regulamento de Concessões Rodoviárias - RCR II. A Concessionária deverá apresentar, inicialmente, projeto funcional da alteração proposta da obra, prevista inicialmente no Contrato. Caberá à Superintendência competente analisar e aprovar a alteração da solução de engenharia, desde que mantida ou aprimorada sua funcionalidade e que não seja aplicada solução de qualidade inferior. Cabe ainda destacar que, para o caso de incremento ou alteração de obras previstas inicialmente no Contrato de Concessão, a Concessionária deverá apresentar projetos executivos e orçamentos da obra prevista originalmente e da nova obra proposta, sendo objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apenas a diferença entre os orçamentos entre as obras.

A alteração da obra será promovida mediante deliberação da Diretoria em Termo Aditivo contratual, cujos efeitos tarifários serão incorporados por meio de Revisão Extraordinária, nos termos da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, com base no projeto executivo aceito. Para a definição dos conceitos mencionados, a ANTT poderá elaborar uma norma que estabeleça os critérios e os conceitos associados a esses critérios, os quais serão utilizados na análise de vantajosidade de uma eventual proposta alternativa às obras previstas no PER.

Na hipótese de apresentação de projeto alternativo às obras previstas no PER, a ANTT considerará, em sua análise, além dos aspectos técnicos e ambientais, a vantajosidade sob a ótica do usuário. A fluidez do tráfego, a segurança, o conforto e a eficiência do transporte serão critérios essenciais para a avaliação da proposta, com o intuito de assegurar que as alterações não comprometam a qualidade da experiência dos usuários. O foco será sempre aprimorar a mobilidade, garantir a segurança viária e otimizar o desempenho operacional da infraestrutura, visando benefícios sustentáveis tanto para os usuários quanto para a operação da via.

#### **Protocolo 50505.011381/2025-14**

Recebido em 24 de fevereiro de 2025 - 20:23

##### **1. Cl. 18.4.5 - Contrato de Concessão**

A cláusula 18.4.5 do Contrato de Concessão, que trata sobre a não conclusão integral de obras, menciona lista de obras na cláusula 18.4.3. Contudo, tal cláusula não apresenta lista de obras. Nesse sentido, solicitamos confirmar o entendimento de que a menção correta seria à cláusula 18.4.4.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. A minuta de Contrato será corrigida.

#### **Protocolo 50505.011414/2025-18**

Recebido em 24 de fevereiro de 2025 - 22:34

##### **1. Edital, item 7.4.VII**

Solicitamos confirmar o entendimento de que, no caso de consórcio, o valor de cada uma das apólices não será proporcional à participação das consorciadas no consórcio, sendo obtido pela soma simples dos valores garantidos.

**Respostas:** Nos termos do item 7.4, VII, do Edital e do Manual de Procedimentos do Leilão, Anexo 21 ao Edital, caso a Proponente esteja em Consórcio, o montante total da Garantia da Proposta poderá ser aportado de forma segregada entre as Consorciadas, independente do percentual de

suas participações no Consórcio, as quais podem optar por uma das modalidades de garantia, sem prejuízo da escolha pelas demais Consorciadas de modalidade diversa. Em todos os casos, a Garantia da Proposta deverá assegurar a responsabilidade do Consórcio, sendo vedado o instrumento que garanta somente a participação de parte das Consorciadas. O nome do Consórcio, as razões sociais de todas as Consorciadas e seus percentuais de participação deverão constar na descrição da Apólice de Seguro Garantia, da Carta de Fiança Bancária e/ou ser comunicado em caso de Título Público Federal.

## **Protocolo 50505.011415/2025-62**

Recebido em 24/02/2025 - 22:35:49

### **1. Edital, item 7.4.VII**

Solicitamos confirmar o entendimento de que, no caso de consórcio, o valor de cada uma das apólices não será proporcional à participação das consorciadas no consórcio, sendo obtido pela soma simples dos valores garantidos.

**Respostas:** Nos termos do item 7.4, VII, do Edital e do Manual de Procedimentos do Leilão, Anexo 21 ao Edital, caso a Proponente esteja em Consórcio, o montante total da Garantia da Proposta poderá ser aportado de forma segregada entre as Consorciadas, independente do percentual de suas participações no Consórcio, as quais podem optar por uma das modalidades de garantia, sem prejuízo da escolha pelas demais Consorciadas de modalidade diversa. Em todos os casos, a Garantia da Proposta deverá assegurar a responsabilidade do Consórcio, sendo vedado o instrumento que garanta somente a participação de parte das Consorciadas. O nome do Consórcio, as razões sociais de todas as Consorciadas e seus percentuais de participação deverão constar na descrição da Apólice de Seguro Garantia, da Carta de Fiança Bancária e/ou ser comunicado em caso de Título Público Federal.

### **2. Edital, item 7.2 do Anexo 5**

Solicitamos confirmar o entendimento de que o patrimônio líquido de fundo de investimento poderá ser comprovado por meio do último Informe Trimestral ou Quadrimestral enviado à CVM, conforme regras aplicáveis ao fundo.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. A comprovação de patrimônio líquido para o fundo de investimento dar-se-á por qualquer uma das condicionantes previstas no item 7.2 do Anexo 5 ao Edital.

### 3. Edital, Anexo 5

Em relação à participação de Fundo de Investimentos como proponente, solicitamos confirmar o entendimento de que:

- (i) os documentos mencionados no Anexo 5 para os quais não há indicação expressa de que devem ser apresentados pelo administrador ou gestor do proponente fundo de investimentos deverão ser apresentados pelo próprio fundo de investimentos proponente.
- (ii) Nesse sentido, por exemplo, devem ser apresentados em nome do próprio fundo de investimento proponente as declarações de cumprimento das exigências de reservas de cargos, de compromisso para criação do programa de integridade e a certidão negativa de falência de que trata o item 7A do Anexo 5 do Edital."

**Respostas:** Em razão da natureza jurídica dos fundos de investimentos, os requisitos do Edital para participação no Leilão devem ser preenchidos pela(s) empresa(s) administradora(s)/gestora(s) do fundo. Assim, caso aplicável, além dos documentos/declarações exigidos no Edital em nome do administrador ou gestor, o fundo de investimentos Proponente poderá apresentar, em caráter complementar, eventual declaração ou documento equivalente em seu nome.

### 4. Edital, Item 16.3(VIII)(c) - Anexo 5

Solicitamos confirmar o entendimento de que, para fins do item 16.3(VIII)(c) do Anexo 5 do Edital, quando a controladora da SPE formada pela concessionária for fundo de investimento, a indicação da composição societária da concessionária estará vinculada ao fornecimento de informações sobre a existência de cotistas majoritários ou de órgão e respectivos membros com poder de influência para alterar o estatuto do fundo, detentores dos poderes análogos àqueles referidos na Lei nº 6.404/76.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

### 5. Edital Item 6 (d) do Anexo 5

Solicitamos confirmar o entendimento de que, para fins de atendimento ao item 6(d) constante da Tabela IV do Anexo 5 do Edital, poderá ser apresentado apenas o regulamento atualizado do fundo de investimentos proponente com alterações consolidadas, sendo desnecessária a apresentação de cópia de cada uma das alterações, se for o caso.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Deverá ser apresentado o regulamento em vigor.

#### **6. Edital, item 14.1**

Solicitamos confirmar o entendimento de que todos os documentos de qualificação podem ser datados posteriormente à data de entrega dos volumes 1 e 2, mas em momento anterior a data prevista para a sua entrega, conforme previsto no cronograma do Edital.

**Respostas:** Conforme disposto no Item 2 do Anexo 5 do Edital, as certidões que não especificarem um prazo de validade serão aceitas desde que tenham sido emitidas até 90 (noventa) dias antes da data prevista no cronograma para a entrega dos Documentos de Qualificação. O mesmo critério se aplica aos demais documentos, como declarações.

#### **7. Edital, Item 8.3.5**

Solicitamos confirmar o entendimento de que, para fins do item 8.3.5 do Edital, a redução proporcional do capital a ser subscrito e integralizado a ser considerada é a seguinte: para cada R\$ 1,00 de captação líquida de recursos de terceiros, R\$ 1,00 deverá ser reduzido do valor a ser subscrito e integralizado.

**Respostas:** O entendimento está correto. Contudo deve-se observar as restrições e os limites e estabelecidos. Trata-se apenas captação líquida de capital de terceiros para o Aporte de Recursos Vinculados, limitado a 50% do valor relativo ao Aporte de Recursos Vinculados.

#### **8. Edital, Item 9.1.2(II)(i)**

Solicitamos confirmar o entendimento de que para o atendimento ao item 9.1.2(ii) é suficiente a apresentação do Compromisso de Constituição da SPE com a indicação do líder do consórcio.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. O edital não prevê a dispensa dos documentos exigidos no item 9.1.2 (ii), mediante a indicação da consorciada líder no Compromisso de Constituição da SPE. Portanto, além do Compromisso de Constituição da SPE, devem ser apresentados os documentos exigidos no item 9.1.2 (ii) do Edital.

#### **9. Edital, Item 7.4(VIII)**

Solicitamos confirmar o entendimento de que, no caso de proponente consórcio, o contrato de intermediação entre a corretora credenciada e a proponente poderá ser celebrado apenas pela consorciada líder.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. O contrato de intermediação entre a corretora credenciada e a proponente poderá ser celebrado apenas pela consorciada líder, contudo o instrumento de procuração outorgado a empresa líder pelos outros consorciados deverá ser acompanhado de: (i) indicação da empresa líder como responsável pelos atos praticados, (ii) procurações outorgadas pelos consorciados à empresa líder, e (iii) documentos que comprovem os poderes de todos os outorgantes.

#### **10. Edital, Item 6.10**

Solicitamos confirmar o entendimento de que serão admitidos documentos apresentados pelas proponentes (procurações internas e para representantes credenciados, atos societários, contratos etc.) que tenham sido assinados eletronicamente, mediante assinatura simples, avançada ou qualificada nos termos da Lei Federal nº 14.063/2020. Em caso negativo, esclarecer a classificação de assinatura eletrônica exigida.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. É permitida a assinatura eletrônica, mediante certificado digital em linha com a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil), conforme previsto pela Lei Federal nº 14.063/2020. Cumpre ressaltar a necessidade de o documento conter meios hábeis de verificação da autenticidade da assinatura eletrônica. Caso o documento não possua tais meios de verificação, faculta-se a proponente adicionar o nato-digital no pen drive, sem prejuízo da apresentação da cópia fiel do volume impresso, conforme exigido no item 6.1.1 do Edital.

#### **11. Edital, Item 16.3(VIII)(g)**

Solicitamos confirmar o entendimento de que não há modelo para a declaração de conhecimento e compromisso com as normas federais e setoriais, bem como as melhores práticas, relativas à integridade, conformidade, ética, governança, gestão de riscos, controles interno e externo (monitoramento, avaliação, auditoria e investigação), transparência na condução do Contrato, prevista no item 16.3(VIII)(g) do Edital, devendo ser elaborada pela proponente.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

## 12. Edital, 7.10

O item 7.10 do Edital dispõe que “A garantia de proposta não poderá conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pelo tomador da garantia relativamente à participação no Leilão, observadas eventuais exceções previstas nos atos normativos da SUSEP”. O seguro-garantia é atualmente regulamentado pela Circular SUSEP nº 662/2022. Esta norma, acompanhando as tendências do mercado securitário, conferiu maior liberdade negocial e contratual às partes do contrato de seguro, deixando a definição das condições do clausulado sujeita à negociação entre as partes - ao contrário da Circular SUSEP nº 477/2013, por ela revogada, que trazia maior rigidez e clausulado padrão de observância mandatária para as contratações de seguro-garantia. Nesse sentido, a Circular SUSEP nº 662/2022 busca dispor sobre disposições gerais e diretrizes e estipula, no art. 24, que determinados riscos devem ser considerados excluídos da cobertura das apólices de seguro-garantia, sem prejuízo de outros que possam vir a ser negociados entre as partes. Considerando a realidade do mercado securitário e as disposições da Circular SUSEP nº 662/2022, que garante à seguradora a prerrogativa de considerar determinados riscos como excluídos, entendemos que será admitida a apresentação de apólices de seguro-garantia que contenham previsão de riscos excluídos, sendo vedadas cláusulas excludentes de responsabilidades contraídas pelo tomador relativamente à participação no Leilão que contrariarem a regulamentação aplicável a seguro-garantia. Para referência, na resposta à pergunta 11 Protocolo nº 50505.031293/2024-40 no âmbito do Edital nº 01/2024, e na resposta à pergunta 8 do Protocolo 50505.131678/2024-14 referente ao Edital Nº 05/2024, a ANTT confirmou o entendimento ora veiculado”

**Respostas:** As apólices não poderão conter cláusula de exclusão de responsabilidade que não decorram de exigência legal ou regulamentar, observados os modelos padrão, se existentes, definidos em regulação expedida pela SUSEP. Somente serão admitidas exclusões de responsabilidade que sejam impostas por exigência legal ou regulamentar, não sendo admitidas exclusões de responsabilidade que, embora admitidas pelas normas ou regulação vigentes, não sejam de inserção compulsória/obrigatória nos documentos de garantia e seguros.

## 13. Anexo 5

De acordo com o item 6.F do Anexo 5 do Edital, quando a Proponente for fundo de investimento, deverá apresentar “Comprovação de que o fundo de investimentos se encontra devidamente autorizado a participar do Leilão e que o seu administrador pode representá-lo em todos os atos e para todos os efeitos do Leilão, assumindo em nome do fundo de investimentos todas as obrigações e direitos que decorrem do Leilão.” Contudo, a depender do disposto no seu regulamento, o fundo pode ser representado pelo administrador ou gestor. Assim, solicitamos confirmar o entendimento de que o fundo de investimento Proponente deverá ser representado

na forma prevista em seu regulamento, devidamente registrado perante a CVM, de modo que poderá ser representado pelo administrador ou gestor, a depender do regramento de representação previsto nos termos de seu regulamento. Para referência, na resposta à pergunta 12 Protocolo nº 50505.031293/2024-40 no âmbito do Edital nº01/2024, a ANTT confirmou o entendimento ora veiculado."

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **14. Cl. 18.1.1 - Contrato de Concessão**

Considerando que a cláusula 18.1.1 não explicita os critérios que deverão ser utilizados pela ANTT para atestar a capacidade da Concessionária para a operação do sistema, solicitamos confirmar o entendimento de que o critério a ser empregado é a comprovação da conclusão dos itens do Plano de Transição Operacional mencionado no item 3.2.1 do Anexo 7. Alternativamente, solicitamos sejam indicados de forma expressa quais os critérios objetivos que serão utilizados pela ANTT para atestar a capacidade da concessionária para a operação para os fins da cláusula 18.1.1 do Contrato de Concessão."

**Respostas:** O entendimento não está correto. O Termo de Vistoria emitido pela ANTT tem a função exclusiva de atestar a capacidade da Concessionária de operar o Sistema Rodoviário e os sistemas de arrecadação, conforme previsto no PER. Conforme Anexo 7, o procedimento de transição visa tão somente facilitar o processo.

#### **15. Cl. 18.7.4 e 18.7.5 - Contrato de Concessão**

Considerando que não houve a publicação da regulamentação da ANTT sobre o sistema free flow até a publicação do presente Edital, solicitamos confirmar o entendimento de que a Concessionária poderá implementar pórticos de cobrança para novas praças de pedágio e substituição ou realocação das existentes, mediante ato autorizativo da ANTT e a celebração de termo aditivo que disciplinará as condições e riscos de implantação do sistema free flow nesses casos. Quando perguntada em situação idêntica, na resposta 37 à solicitação de esclarecimentos de Protocolo 50505.131678/2024-14 no âmbito do Edital de Concessão nº 05/2024 (Rodovias Paraná - Lote 3), a ANTT afirmou que ""Não há óbice contratual para a autorização de uso do free flow pela ANTT antes da publicação da regulamentação indicada na cláusula 19.6.5. Contudo, deverá ser realizado por aditivo contratual e estipulação de prazos para o processo de autorização com a gestão contratual da ANTT"". Ainda, em linha com o entendimento acima e para manutenção de coerência com o precedente da ANTT, solicitamos confirmar o entendimento que a cláusula 18.7.5 deve ser lida no sentido de que a forma de aplicação do disposto na subcláusula 18.7.4 será disciplinada

pela ANTT.

**Respostas:** A regulamentação indicada nas subcláusulas 18.7.4 e 18.7.5 foi estabelecida pela Deliberação nº 69, de 13 de fevereiro de 2025. Quanto à substituição ou realocação das praças existentes, não se aplicam as cláusulas 18.7.4 e 18.7.5.

#### **16. Item 3.1.2.1, Anexo 13 - Contrato de Concessão**

Considerando que o item 3.1.2.1 do Anexo 13 do Contrato de Concessão permite a remodelagem da configuração da cobrança de pedágio no Trecho Metropolitano mediante proposição da Concessionária, mencionando que ""qualquer alteração deverá ser apresentada ao Poder Concedente, que irá autorizar sua execução se comprovada a sua maior eficiência"", solicitamos:

(i) Confirmar o entendimento de que a Concessionária poderá propor alternativa à configuração dos trechos e critérios tarifários, garantindo que o usuário tenha previsibilidade quanto à tarifa a ser paga; e

(ii) Esclarecer os critérios objetivos específicos que serão utilizados pela ANTT para avaliar e aprovar as propostas da Concessionária."

**Respostas:** (i) De acordo com o item 3.1.2. do Anexo 13, "a Concessionária poderá remodelar a configuração dos Segmentos de Cobrança, propondo a adição ou subtração de entradas e saídas, incluindo alças, agulhas e outras intervenções, além de novas soluções operacionais, de forma que a capacidade do sistema permaneça, no mínimo, no mesmo patamar da solução original". Ainda, conforme consta do item 3.1.2.1., "qualquer alteração, deverá ser apresentada ao Poder Concedente, que irá autorizar sua execução se comprovada a sua maior eficiência".

(ii) Os critérios a ser utilizados pela ANTT para avaliar e aprovar as propostas da Concessionária serão fornecidos pela área da Agência responsável pela gestão contratual quando solicitados.

#### **17. Anexo 13 - Contrato de Concessão**

Considerando os problemas de segurança pública no Trecho Metropolitano e que a Concessionária não possui poder de polícia para coibir tais atos, solicitamos confirmar o entendimento de que os impactos do vandalismo sistêmico nas instalações e sistemas de free flow no Trecho Metropolitano não são riscos atribuídos a concessionária.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. É risco alocado à Concessionária os danos

resultantes de perecimento, destruição, roubo, furto, perda ou quaisquer outros tipos de danos causados aos Bens da Concessão, conforme subcláusula 21.4.1 (i) do Contrato.

#### **18. Cl. 18.4.4 - Contrato de Concessão**

Solicitamos confirmar o entendimento de que não há uma ordem específica para a execução dos Lotes de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias para Reclassificação Tarifária, conforme mencionado na cláusula 18.4.4(i) do Contrato de Concessão, constantes do Apêndice K do PER II, desde que os prazos previstos no Apêndice K do PER sejam atendidos.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Conforme previsto no Apêndice K do PER Volume II, para o segmento da Serra, os Lotes 1 e 2 foram considerados de forma independente e podem ser priorizados conforme planejamento da própria concessionária. Os Lotes 3 e 4 somente poderão ser executados após a conclusão e liberação ao tráfego do Lote 2. Para o Trecho da Região Metropolitana, o conjunto de obras compõe um único lote.

#### **19. Cl. 18.4.5 - Contrato de Concessão**

Supondo um cenário hipotético em que não foi concluído o percentual de 10% das obras que compõem o item de reclassificação, solicitamos confirmar o entendimento de que será aplicado desconto de 20% sobre o percentual de reclassificação tarifária (i.e., será aplicado 80% do valor da reclassificação tarifária caso as obras tivessem sido integralmente concluídas).

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Conforme subcláusula 18.4.5 da Minuta do Contrato, a ANTT poderá autorizar a aplicação da Reclassificação Tarifária, desde que tenham sido efetivamente concluídas, no mínimo, 90% (noventa por cento) das obras que compõem o item de reclassificação avaliado. Nesses casos, considerar-se-á, na Reclassificação Tarifária, desconto correspondente ao dobro do saldo percentual não concluído.

#### **20. Cl. 21.6.3 do Contrato de Concessão e Anexo 16 - Contrato de Concessão, item 3.1.2 (vii)**

Solicitamos confirmar o entendimento de que os custos com o cumprimento de condicionantes das licenças relacionadas ao Túnel da Nova Subida da Serra (excluídas do Mecanismo de Compartilhamento pelo item 3.1.2 do Anexo 16 do Contrato de Concessão) serão contabilizados para aplicação das cláusulas 5.7.1 e 21.6.3 do Contrato de Concessão.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Sim, o entendimento está correto. Os custos para o

cumprimento das condicionantes das licenças relacionadas ao Túnel da Nova Subida da Serra estão incluídos no montante previsto na cláusula 5.7.1 e estarão sujeitos ao compartilhamento previsto na cláusula 21.6.3, excetuando-se do mecanismo de compartilhamento as hipóteses previstas no item 3.1.2 do Anexo 16 do Contrato de Concessão.

## **21. Cl. 6.2 - Contrato de Concessão Contrato**

A respeito das desapropriações e desocupações de faixa de domínio (cláusula 6.2 da minuta de contrato de concessão), para redução das assimetrias informacionais, que propiciam maior isonomia e competitividade no procedimento licitatório, solicitamos:

- (i) Informar se há ocupações na Faixa de Domínio atualmente e, caso positivo, fornecer cadastro atualizado das ocupações;
- (ii) Confirmar o entendimento de que em áreas com notórios problemas de segurança pública, que fogem ao controle da Concessionária, o risco relativo a atos de violência contra os prepostos da Concessionária será do Poder Concedente;

A disponibilização de eventuais declarações de utilidade pública expedidas para expropriação de imóveis pertinentes ao Sistema Rodoviário."

**Respostas:** i) Sim, existem ocupações na faixa de domínio da rodovia e estas são objeto de processos judiciais. Esclarece-se que, sem prejuízo de eventual publicação da listagem, informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto à concessionária atual e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta. Lembramos que a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 do Edital.

ii) Os riscos estão partilhados na cláusula 21.

(iii) A comissão não tem essa informação. A Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 do Edital.

## **22. Cl. 21.1 - Contrato de Concessão**

Solicitamos confirmar o entendimento de que ao escolher os mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a ANTT considerará o mecanismo sugerido pela Concessionária no

seu pleito além das obrigações assumidas pela Concessionária perante seus financiadores e as obrigações da Concessionária no âmbito da própria Concessão, de forma que a opção da Agência por mecanismo de reequilíbrio que não propicie a liquidez necessária para a Concessionária fazer frente às suas obrigações deverá ser fundamentada.

**Respostas:** A forma de recomposição será a exclusivo critério da ANTT, conforme cláusula 22.3.1. Contudo, será levado em consideração as circunstância do contrato de financiamento, na forma da cláusula 22.3.2.

### **23. Anexo 7 - Contrato de Concessão**

Considerando as discussões administrativas e judiciais entre a União e a atual concessionária do Sistema Rodoviário e o risco de que sejam adotadas medidas pela atual concessionária para obstar ou dificultar o pleno acesso da futura concessionária às informações necessárias durante a Fase de Transição A, solicitamos confirmar os entendimentos de que:

- (i) o Poder Concedente atuará ativamente para garantir a efetividade da Fase de Convivência A como, por exemplo, mediante a formação de Comitê de Transição previsto na Deliberação ANTT nº 425/2023;
- (ii) a futura concessionária terá a prerrogativa de assumir praças de pedágio e outras estruturas de forma provisória mesmo antes da Data de Assunção para mitigar o risco de abandono e vandalismo contra o Sistema Rodoviário, fazendo jus à compensação por eventuais custos adicionais; e
- (iii) qualquer obstáculo imposto pela concessionária incumbente para a transição para a futura concessão, incluindo em relação aos impactos de medidas administrativas ou judiciais, não será considerado como risco da futura concessionária."

**Respostas:** (i) A ANTT tomará todas as medidas a ela estabelecidas no contrato, na legislação vigente e na sua regulamentação.

(ii) As prerrogativas da futura concessionária estão estabelecidas no contrato e no edital.

(iii) Os riscos assumidos pelas partes estão delineados na minuta de contrato.

### **24. Contrato de Concessão, Anexo 7**

Considerando que a Resolução ANTT 5.860/2019 (art. 2º) e Deliberação ANTT nº 425/23 (item

6.2.7.5) afirmam que “Serão considerados reversíveis, para a finalidade desta Resolução, os bens utilizados na prestação de serviços de conservação, manutenção, monitoração e operação rodoviários, bem como a própria infraestrutura rodoviária sob concessão, tais quais: (...) II - máquinas, veículos e equipamentos; III - móveis e utensílios; (...).II - quanto aos bens contemplados pelos incisos II a IV do 'caput' deste artigo, se forem de propriedade da concessionária e possuírem prazo de vida útil remanescente, conforme disposto no anexo III da Instrução Normativa RFB nº 1700, de 14 de março de 2017”, solicitamos que seja disponibilizada relação de bens móveis utilizados pela atual concessionária que serão revertidos à futura concessionária, com indicação da respectiva vida útil.

**Respostas:** Informações sobre o sistema rodoviário foram disponibilizadas no site eletrônico da ANTT e podem ser consultados pelos proponentes.

Todavia, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. A Concessionária deverá elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER. Informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto à operadora anterior e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta, nos termos do item 2.5 do Edital.

## **25. Contrato de Concessão, cláusula 5.6.1**

Considerando que a Concessionária sucederá a Operadora Anterior no processo de licenciamento ambiental existente, o que incluiria cumprir condicionantes e "obrigações relativas ao Sistema Rodoviário", solicitamos que seja disponibilizada a Autorização para Licenciamento Ambiental - ALA nº 44/2011 – 2ª Retificação ICMBio Processo nº 02126.000355/2010-98.

**Respostas:** Informamos que a Autorização para Licenciamento Ambiental - ALA nº 44/2011 – 2ª Retificação ICMBio Processo nº 02126.000355/2010-98, conforme requerido, será disponibilizada nos anexos.

## **26. Contrato de Concessão, Anexo 7**

Para redução das assimetrias informacionais, que propiciam maior isonomia e competitividade no procedimento licitatório, solicitamos listagem e cópia de todo e qualquer Termo de Ajuste de Conduta ou instrumento congênere celebrado pela atual concessionária com a ANTT, Ministério Público Federal ou Estadual ou qualquer outro órgão ou entidade.

**Respostas:** A listagem de TAC celebrados pela ANTT junto às concessionárias está disponível no endereço eletrônico <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/informacoes-gerais/tac-multas-e-planos-de-acao>.

## **27. Anexo 16**

Solicitamos confirmar o entendimento de que os impactos de eventual demora na aprovação do Projeto Executivo do Risco Compartilhado apresentado pela Concessionária sem que tal atraso seja imputável à Concessionária serão considerados riscos do Poder Concedente.

**Respostas:** Nos termos da Minuta do Contrato, os impactos de eventual demora na aprovação do Projeto Executivo do Risco Compartilhado apresentado pela Concessionária são considerados riscos do Poder Concedente, desde que o atraso não seja imputável à Concessionária (ex: devido à entrega incompleta ou específica de documentos e informações exigidos) e os prazos de análise da ANTT ultrapassem as previsões contratuais, regulamentares ou legais.

## **28. Contrato de Concessão, cláusulas 3.1, 4.2.1**

A Cláusula 3.1 da minuta de contrato indica que o prazo de vigência do contrato somente é contado da Data da Assunção, caracterizada pela assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. Conforme o item 4.2.1(i)(a), o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens deve ser firmado em até 1 (um) mês a contar da publicação do extrato do Contrato no DOU. Solicitamos confirmar o entendimento de que, caso o prazo da cláusula 4.2.1.(i)(a) seja retardado por qualquer fator alheio à concessionária (por exemplo mas não limitado, a ações administrativas, judiciais ou arbitrais tomadas pela concessionária anterior), não será considerado iniciado o prazo da concessão.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

## **29. Contrato de Concessão, Anexo 1**

Tendo em vista que o sistema será transferido à Concessionária pela Operadora Anterior, solicitamos confirmar o entendimento de que o DNIT será parte do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Independentemente de haver Operadora Anterior ou não, o DNIT sempre será parte no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.

### **30. Contrato de Concessão, cláusula 18.7**

Em relação ao sistema free flow, considerando a necessidade de diferenciação entre os impactos decorrentes da inoperância ou ineficiência do sistema de identificação de usuários implantado pela Concessionária (que estão sob controle da Concessionária) e os impactos decorrentes da existência de usuários que propositalmente adotam medidas para burlar o sistema de identificação (alheios ao controle da Concessionária, que não tem poder de polícia), solicitamos confirmar o entendimento que é do Poder Concedente o risco relativo à perda de receita relativa aos usuários que adotam medidas para burlar os mecanismos de identificação efetivos implantados pela Concessionária.

**Respostas:** O entendimento não está correto. A cláusula 18.7 trata da implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow no restante do Sistema Rodoviário. Os riscos dessa implantação não foram alocados a nenhuma das partes, com exceção da evasão. A migração do sistema será realizada mediante termo aditivo contratual, com base nos estudos indicados na cláusula 18.7.1 (i), onde serão alocados todos os riscos referentes à migração.

### **31. Contrato de Concessão, cl. 21.6.1; EVTEA Tomo II**

Verifica-se uma divergência entre o levantamento de Passivos Ambientais da BR-040 no trecho entre o entroncamento da Av. Brasil e Juiz de Fora dentre os documentos disponibilizados pela ANTT para a licitação tanto em relação à quantidade de passivos inventariados quanto o custo necessário para seu enfrentamento. Por um lado, o relatório do Tomo II – Estudos Ambientais apresenta um total de 519 registros inventariados em agosto de 2018. Por outro, na planilha de Banco de Dados do Passivo Ambiental do Edital é informada a existência de 535 passivos inventariados. Já em relação aos custos referentes a tais passivos, na planilha Estimativa de Custos Socioambientais – CAPEX - Lote RIO JF, aba CAPEX OPEX SA da planilha MEF\_BR-040 JF-RJ Edital v2, onde está inserida a planilha Consolidação CAPEX investimentos, linha 13 da TI, Restauração e Manutenção, consta um valor para Passivo Ambiental e Social de 5.817, enquanto na linha 27 - Obras de Ampliação de Capacidade, consta o valor de 183.854, ambos sem indicação da origem dos valores. Já na aba CAPEX OPEX AS, contida na mesma planilha MEF\_BR-040 JF-RJ Edital v2, consta a informação de que o custo de remediação de passivos ambientais é zero, com a seguinte informação: O custo está zerado, tendo em vista que os passivos existentes na BR-040/RJ e BR-040/MG deverão ser recuperados pelas Concessionárias atuais (Via040 e CONKER), no âmbito dos Contratos de Concessão vigentes. Diante das informações contraditórias e a fim de reduzir as assimetrias informacionais na licitação, que geram o risco de uma seleção adversa pelo Poder Concedente, solicitamos esclarecimentos sobre se a proponente deverá considerar em sua

proposta a remediação do conjunto de passivos ambientais ou não, e a quantidade exata de passivos inventariados."

**Respostas:** Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão".

Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

Além do mais, a cláusula 21.6 e a subcláusula 21.6.1 esclarece que a Concessionária assume integral e exclusivamente os seguintes riscos relacionados aos aspectos ambientais da Concessão, o surgimento ou descoberta de passivos ambientais, com exceção daqueles especificados na subcláusula 21.6.2(ii). Isso inclui os existentes no Sistema Rodoviário, gerados em período anterior à Concessão, bem como os gerados por terceiros, durante a execução contratual, e ainda os decorrentes das atividades relativas à Concessão. A Concessionária é responsável pelas atividades de prevenção, remediação e gerenciamento desses passivos.

### **32. PER Volume II, item D**

Considerando que o item "d", alínea "a" do item 1.5.1 do PER II prevê que "Após a conclusão da duplicação da atual pista de descida da Serra, a concessionária deverá recuperar todo o segmento em pavimento rígido da atual pista de subida (correspondentes aos SNVs 040VRJ1005, 040VRJ1010 e 040VRJ1015), em até 12 (doze) meses, inclusive os segmentos que receberam a correção com pavimento flexível. Durante a execução destes serviços de recuperação, deverá ser preservado o acesso aos moradores das propriedades lindeiras", solicitamos confirmar o entendimento de que a recuperação do pavimento compreenderá serviços para reestabelecer níveis de serventia e de capacidade estrutural mínimos, visando o atendimento aos parâmetros de desempenho estabelecidos no Volume I do PER em seu item 3.1.1 - Pavimento, através da aplicação de técnicas, tecnologias e soluções de engenharia que atendam normas, manuais e procedimentos técnicos vigentes. Ou seja, solicitamos a confirmação do entendimento de que desde que, ao final das obras de recuperação, o pavimento atenda os Parâmetros de Desempenho estabelecidos, os trechos que atualmente possuem pavimento rígido poderão ser recuperados com a utilização de capas

asfálticas, assim como para os trechos que já se encontram com camada de rolamento em pavimento flexível poderão assim se manter.

**Respostas:** A atual pista de subida da Serra de Petrópolis, deverá adotar uma solução única de revestimento para todo o segmento entre o km 0,00 ao 21,90 (SNVs 040VRJ1005, 040VRJ1010 e 040VRJ1015) e o acesso ao bairro Quitandinha (SNV 040VRJ1015), em face sua importância histórica, que demanda preservação. Destaca-se, ainda, que, após a conclusão da nova subida da serra, a pista existente será destinada ao tráfego local, turístico ou como alternativa de tráfego em situações previstas no Projeto operacional da concessionária.

Quanto aos segmentos objeto das intervenções de duplicação e ampliação de capacidade entre o km 80 e o km 102 (SNVs 040BRJ0890 e 040BRJ0910), o tipo de pavimento será de livre escolha da concessionária devendo atender aos parâmetros exigidos pelo PER Volume I, O tipo do revestimento adotado deverá abranger todas as faixas em todo o segmento, visando a continuidade e a homogeneidade, Na opção pelo pavimento flexível, os segmentos em túnel deverão ser executados obrigatoriamente em pavimento rígido, em decorrência de fatores técnicos e de segurança, sendo esta a única exceção ao princípio da continuidade para o tipo de pavimento.

### **33. PER Volume II, item C**

O PER Volume II menciona no seu Item C - Túneis que o Túnel de 4,618 KM já teve suas obras iniciadas, necessitando de finalização, além de mencionar a obrigação da implantação de um túnel de serviço paralelo com o mesmo comprimento e seção definida no item o) do Apêndice E - Seção tipo para túnel a implantar entre o km 80+930 e 87+380 da BR-040/RJ – o túnel de serviço deverá propiciar o fluxo de viaturas de emergência de socorro médico e combate a incêndio, com dimensões minimamente adequadas ao tráfego em sentido único, atendendo aos requisitos normativos vigentes. Considerando que o normativo de segurança vigente determina a implantação de interligações entre os túneis a cada 250 metros – o que resultaria em 18 interligações para atendimento de rota de escape no túnel em questão – solicita-se esclarecer se essas obrigações e os respectivos volumes de recursos financeiros foram considerados nos custos apresentados no Modelo Econômico-Financeiro. Caso tenham sido considerados, onde localizar esta memória de cálculo?"

**Respostas:** Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão". Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas

e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

#### **34. PER, Volume I, item 3.4.3.3**

Pela leitura conjunta do item 3.4.3 do PER I, que descreve que o Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU), e do item 3.4.3.3 do PER I, que apresenta os parâmetros técnicos para o Atendimento Pré-Hospitalar, se extrai que uma ambulância tipo C, partindo da sua base BSO, deve chegar em tempo igual ou inferior a 15 minutos em 90% das ocorrências. Ainda, constam descritos no "Volume 3 – Modelo Operacional" do Estudo de Viabilidade, os critérios de dimensionamento utilizados, tendo sido utilizado para a definição de quantidades e posições das BSOs os critérios constantes do item 4.3.2.1, que indicam que "as velocidades adotadas para os cálculos dos tempos de atendimento foram de 90 km/h. Porém, a velocidade máxima regulamentar em trecho de serra da rodovia, no sentido crescente, entre os kms 80 e 101 é 70km/h ou menos em alguns trechos. No outro sentido, devido a rampas ascendentes também não será possível manter velocidade média de 90km/h em horários de fluxo elevado de veículos. Assim, nestes trechos, as posições das Bases definidas pelo PER não permitem atender o tempo de chegada até 15 minutos em 90% das ocorrências de atendimento médico. Nesse sentido, solicitamos esclarecer o raciocínio utilizado para definir as posições das Bases no km 80 e no km 101 da rodovia. "

**Respostas:** O entendimento está incorreto. O atendimento dos parâmetros, como exposto no item 3.4.3.3 (APH - Serviço de Atendimento Pré-Hospitalar), leva em consideração a possibilidade de realizar 10% dos atendimentos mensais em tempo duas vezes maior do que o máximo estipulado para 90% dos atendimentos mensais. Além disso, o artigo 29 do CTB apregoa que "os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade no trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência", assim as ambulâncias em serviço de atendimento não tem proibição de circular em velocidade superior à regulamentada na via e também não tem a proibição de circular pela faixa de acostamento quando em situação de congestionamento.

#### **35. EVTEA**

Não foram localizadas sondagens no material disponibilizado no Edital para os trechos das OAE's

projetadas na Rodovia. Tomando como base o substrato existente na região Metropolitana do RJ, os comprimentos de estacas parecem subestimadas para as OAE's compreendidas neste trecho. Solicitamos esclarecer qual foi o critério adotado para quantificação dos elementos de fundação das OAEs considerado no EVTEA e modelagem financeira do projeto.

**Respostas:** Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão". Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

### **36. Item 7.4 do Contrato de Concessão; PER Volume I, item 3.2**

A cláusula 7.4 do Contrato de Concessão prevê que são admitidas soluções alternativas às dispostas no Edital, Contrato e seus anexos, mediante aprovação da ANTT, desde que preservado grau igual ou superior de funcionalidade e de segurança viária em relação às soluções originalmente previstas, não cabendo qualquer pleito de reequilíbrio econômico-financeiro em função destas alterações. Assim, considerando que as soluções apresentadas nos estudos do Edital são meramente orientativas, solicitamos confirmar o entendimento de que as variações entre os estudos e os projetos não ensejarão aplicação do fator D na hipótese em que a proposta da Concessionária mantiver os parâmetros e funcionalidade e os projetos executivos forem aprovados pela ANTT. Para referência, na resposta à pergunta 73 do Protocolo 50505.131678/2024-14 referente ao Edital Nº 05/2024, essa ANTT confirmou o mesmo entendimento apresentado no presente questionamento, esclarecendo que "Conforme subcláusula 7.4 do contrato, admitem-se soluções alternativas, mediante aprovação da ANTT, desde que preservado grau igual ou superior de funcionalidade e de segurança viária em relação às soluções originalmente previstas no Contrato, não cabendo qualquer pleito de reequilíbrio econômico-financeiro em função destas alterações".

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Conforme subcláusula 7.4 do contrato, admitem-se soluções alternativas, mediante aprovação da ANTT, desde que preservado grau igual ou superior de funcionalidade e de segurança viária em relação às soluções originalmente previstas no Contrato, não cabendo qualquer pleito de reequilíbrio econômico-financeiro em função destas alterações.

### **37. Item 7.4 do Contrato de Concessão; Item 3.2.2 do Anexo 2 – Programa de Exploração Rodoviária (PER), Vol. 2**

Em relação à tipologia das interseções (trombeta, diamante, parclo, trevo completo, rotatória alongada e retornos em x), a Concessionária deverá apresentar as melhores alternativas que atendam os parâmetros normativos, bem aqueles determinados pelo Edital, submetendo os projetos para as aprovações prévias da ANTT. Entretanto, considerando que a cláusula 7.4 do Contrato de Concessão prevê que são admitidas soluções alternativas às dispostas no Edital, Contrato e seus anexos, mediante aprovação da ANTT, desde que preservado grau igual ou superior de funcionalidade e de segurança viária em relação às soluções originalmente previstas, não cabendo qualquer pleito de reequilíbrio econômico-financeiro em função destas alterações, solicitamos confirmar o entendimento de que as variações entre os estudos e os projetos não ensejarão aplicação do fator D, na hipótese em que a proposta da Concessionária mantiver os parâmetros e funcionalidade e os projetos executivos forem aprovados pela ANTT. Para referência, na resposta à pergunta 74 do Protocolo 50505.131678/2024-14 referente ao Edital Nº 05/2024, essa ANTT confirmou o mesmo entendimento apresentado no presente questionamento, esclarecendo que “Conforme item 3.2.2 do PER Volume I - alterações de tipo de dispositivo ou sua localização serão previamente solicitados à ANTT para análise, e sua aprovação não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro”.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Conforme item 3.2.2 do PER Volume I - alterações de tipo de dispositivo ou sua localização serão previamente solicitados à ANTT para análise, e sua aprovação não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro.

### **38. Itens 5.7 e 9.1.4 do Edital**

Entendemos que, caso a Proponente seja um Consórcio, todas as declarações exigidas pelo Edital poderão ser assinadas pelos Representantes Credenciados, em nome do Consórcio Proponente, dispensando a apresentação de declarações individualizadas pelas consorciadas. Para referência, na resposta à pergunta 2 do Protocolo 50505.131678/2024-14 referente ao Edital Nº 05/2024, essa ANTT confirmou o mesmo entendimento apresentado no presente questionamento.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

### **39. Item 9.1.4 do Edital**

Entendemos que, no caso das declarações, procurações, Proposta Econômica Escrita e demais documentos que demandem a assinatura da Proponente, será admitida a assinatura digital por meio de certificado digital (ICP Brasil), inclusive aquelas que contenham link (endereço web) de verificação de autenticidade, mesmo que não contenham meio ótico de verificação (QR Code ou código de barras). Está correto o entendimento? Para referência, na resposta à pergunta 8 do Protocolo 50505.131678/2024-14 referente ao Edital Nº 05/2024, essa ANTT confirmou o mesmo entendimento apresentado no presente questionamento."

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. É permitida a assinatura eletrônica, mediante certificado digital em linha com a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil), conforme previsto pela Lei Federal nº 14.063/2020. Cumpre ressaltar a necessidade de o documento conter meios hábeis de verificação da autenticidade da assinatura eletrônica. Caso o documento não possua tais meios de verificação, faculta-se a proponente adicionar o nato-digital no pen drive, sem prejuízo da apresentação da cópia fiel do volume impresso, conforme exigido no item 6.1.1 do Edital.

#### **40. Item 6, Tabela IV, "F", do Anexo 5 do Edital**

Na hipótese em que a Proponente seja fundo de investimento, o item 6, "F", constante da Tabela IV do Anexo 5 do Edital, exige a apresentação de "Comprovação de que o fundo de investimentos se encontra devidamente autorizado a participar do Leilão e que o seu administrador pode representá-lo em todos os atos e para todos os efeitos do Leilão, assumindo em nome do fundo de investimentos todas as obrigações e direitos que decorrem do Leilão". Entendemos que o fundo de investimento Proponente deverá ser representado na forma de seu regulamento registrado perante a Comissão de Valores Mobiliários (CVM), por administrador ou gestor e autorizado de acordo com a política de investimentos, a depender do regramento do regulamento. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecimento do tema. O entendimento foi confirmado pela ANTT no Protocolo 50505.031293/2024-40, Esclarecimento nº 16 referente ao Edital 01/2024 e pergunta 8 do Protocolo 50505.131678/2024-14 referente ao Edital Nº 05/2024.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. O fundo de investimentos poderá ser representado por administrador ou gestor a depender do regramento registrado na Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

#### **41. Item 8, Tabela VI, "G", do Anexo 5 do Edital**

Os fundos de investimento não mantêm empregados diretos, contando apenas com prestadores de serviços especializados, com os quais não guardam vínculo empregatício. Há, ainda, outras

espécies de sociedades que não também guardam vínculos empregatícios. Por essa razão, entendemos que, caso a licitante seja fundo de investimento e/ou empresa não submetida à exigência, a declaração de cumprimento das exigências de reserva de cargos para pessoa com deficiência e para reabilitado poderá ser preenchida pelo administrador ou gestor do fundo. Para referência, o entendimento foi manifestado pela ANTT na resposta à pergunta 19 do Protocolo 50505.131678/2024-14 referente ao Edital Nº 05/2024."

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Em razão da natureza jurídica dos fundos de investimentos, os requisitos do Edital para participação no Leilão devem ser preenchidos pela(s) empresa(s) administradora(s)/gestora(s) do fundo. Assim, caso aplicável, além dos documentos/declarações exigidos no Edital em nome do administrador, o fundo de investimentos Proponente poderá apresentar, em caráter complementar, eventual declaração ou documento equivalente em seu nome.

#### **42. Item 7.4 do Edital**

Na hipótese em que a Proponente seja fundo de investimento, solicitamos confirmar o entendimento de que a Garantia da Proposta poderá ser apresentada pelo próprio fundo, representado na forma de seu regulamento

**Respostas:** Em caso de fundo de investimento, a Garantia da Proposta poderá ser emitida com o administrador, o gestor ou o próprio fundo de investimento como tomador, observando-se as regras estabelecidas em seu regulamento. Na hipótese em que o tomador seja o administrador ou o gestor, o nome do fundo de investimento deverá constar na descrição da Apólice de Seguro Garantia, da Carta de Fiança Bancária e/ou ser comunicado no caso de Título Público Federal.

#### **43. Cláusula 7.2.4 do Contrato de Concessão**

Solicitamos confirmar o entendimento de que se houver atraso no prazo de obtenção da autorização de início de obras por motivo não imputável à Concessionária ou por risco alocado exclusivamente ao Poder Concedente, a Concessionária não poderá ser penalizada e as datas de início e de término das obras deverão ser readequadas, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, se o caso. O entendimento foi confirmado pela ANTT no Esclarecimento nº 25, Protocolo 50500.233767/2023-55, referente ao Edital 02/2023 (Lote 2 do Estado do Paraná) e no Esclarecimento 31 do Protocolo 50505.131678/2024-14 referente ao Edital Nº 05/2024.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Os prazos e procedimentos de análise de projetos

relacionados às obras da concessão são aqueles definidos no Contrato e nos regulamentos da ANTT. Em caso de ficar comprovado que os atrasos na análise foram causados exclusivamente pelo Poder Concedente, a Concessionária não será penalizada pelo descumprimento da obrigação contratual correspondente. No entanto, no caso de atrasos que resultem em não conclusão das obras nos prazos estabelecidos no PER, como forma de manter o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, haverá a incidência do Fator D, que não constitui penalidade imputável à Concessionária, mas sim mecanismo voltado à preservação do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

#### **44. Anexos 11,12,14,15, 16**

Havendo atrasos não imputáveis à Concessionária para efetivar a compensação decorrente de (i) Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo; (ii) Mecanismo de Compartilhamento do Risco Cambial; (iii) Mecanismo de Mitigação de Risco de Receita; (iv) compensação de Desconto de Usuário Frequentemente; a Concessionária terá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. O entendimento está correto? Para referência, o entendimento foi confirmado pela ANTT no Esclarecimento nº 15 Protocolo 50500.226091/2023-43, referente ao Edital nº 01/2024 e no Esclarecimento 46 do Protocolo 50505.131678/2024-14 referente ao Edital Nº 05/2024.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto, desde que o fato imputável ao Poder Concedente tenha gerado materialidade dos seus efeitos. Ressalta-se que as compensações ocorrem em Revisão Ordinária, anual.

#### **45. Cláusula 18.1.1 do Contrato de Concessão**

Solicitamos confirmar o entendimento de que, em caso de descumprimento do prazo concedido à ANTT para emissão do Termo de Vistoria atestando a capacidade da Concessionária para operação do Sistema Rodoviário ou da emissão do ato autorizativo fora do prazo, por motivo não imputável à Concessionária, caberá reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Para referência, similar entendimento foi confirmado pela ANTT nos Esclarecimentos 74 do Protocolo 50505.031520/2024-37 referente ao Edital nº 01/2024 e Esclarecimento 47 do Protocolo 50505.131678/2024-14 referente ao Edital Nº 05/2024."

**Respostas:** O entendimento está correto. Na hipótese de a ANTT não cumprir, por motivo não imputável à Concessionária, o prazo para emissão do Termo de Vistoria ou do ato autorizativo para início da cobrança de pedágio, entende-se que caberá o reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. No entanto, deverão ser observados os prazos estabelecidos na minuta

de Contrato, e deverá restar comprovado e fundamentado que a Concessionária não deu causa ao atraso na expedição do ato autorizativo pelo Poder Concedente.

#### **46. Item 1.3.1 do Anexo 6**

O subitem 1.3.1 do Anexo 6 do Contrato inclui no rol de itens onde é aplicável o Fator C a “Não utilização da totalidade das verbas anuais destinadas para Segurança no Trânsito, conforme previsto no Contrato;” No entanto, não há previsão no Contrato da referida verba. Solicitamos confirmar o entendimento de que se trata de erro material devendo, portanto, as Proponentes desconsiderarem o referido subitem.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. O mencionado item 1.3.1 do Anexo 6 será corrigido para tratar da Verba de Fiscalização, cuja previsão encontra-se na subcláusula 16.10 do contrato.

#### **47. Edital, item 6.6.**

Consta dos modelos dos anexos 12 (modelo de procuração) e 14 (modelo de procuração – proponente em consórcio) que as outorgadas das referidas procurações terão poderes em conjunto ou isoladamente para “a seu critério, substabelecer, no todo ou em parte, com reserva de poderes, qualquer dos poderes aqui conferidos, nas condições que julgar ou que julgarem apropriadas.” No entanto, é prática societária comum a inclusão, nos estatutos e contratos sociais, da exigência de representação por um número mínimo de procuradores, e da vedação de outorga de procuração com poderes para substabelecer. Dessa forma, solicitamos confirmar o entendimento de que é possível alterar os referidos modelos do edital, no sentido de adequá-los aos documentos societários de cada licitante, suprimindo-se a possibilidade de representar isoladamente a outorgada e/ou substabelecer os poderes que lhe foram conferidos pelo signatário da procuração, conforme o caso. Para referência, no âmbito da licitação regida pelos Editais nº 03/2023 e 01/2024 a resposta da ANTT a questionamento similar foi no sentido de permitir a alteração."

**Respostas:** O entendimento está correto. É possível a alteração dos modelos de procurações contidas no Anexo 12 e no Anexo 14 do Edital, no sentido de adequá-los aos documentos societários de cada licitante, suprimindo-se a possibilidade de a outorgada substabelecer os poderes que lhe foram conferidos pelo signatário da procuração.

#### **48. Anexo 5 do Edital**

Entendemos que, em caso de participação de fundo de investimento na licitação, os únicos documentos de sua gestora que são exigidos no âmbito da licitação são:

- (i) prova de sua contratação, se houver;
- (ii) comprovante de sua qualificação perante a CVM, se houver; e
- (iii) certidão negativa de falência.

Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer exatamente quais documentos e declarações são exigidos em relação à gestora de fundos de investimento.

**Respostas:** Os documentos relativos à qualificação jurídica de fundo de investimento estão listados no anexo 5, item 6, tabela IV, sendo que aqueles relativos ao gestor estão descritos nos itens B, G e H.

#### **49. Contrato de Concessão, cláusula 5.2**

Solicitamos a imediata disponibilização dos Termos de Compromisso de Regularização Ambiental e as Licenças de Operação cuja transferência de titularidade deverá ser providenciada pela concessionária em até 1 (um) mês após a publicação do extrato do contrato de concessão no DOU, para permitir a equalização das propostas dos licitantes

**Respostas:** As informações sobre o licenciamento ambiental utilizadas no Estudo de Viabilidade constam no Tomo II - Estudos Ambientais. Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital.

#### **50. Contrato de Concessão, cláusula 18.8.3**

A cláusula 18.8.3 indica que “os efeitos das Revisões Extraordinárias e Quinquenais deverão ser aplicados sobre a Tarifa de Pedágio concomitantemente com os da Revisão Ordinária.” Considerando o possível descasamento entre a data da prolação da decisão referente aos pleitos de Revisões Extraordinárias e a efetiva aplicação de seus efeitos sobre a tarifa – caso tal modalidade seja a adotada para fins de recomposição do equilíbrio – entendemos que esse

descasamento será levado em consideração no cálculo do novo valor tarifa. Nosso entendimento está correto? Para referência, no âmbito da licitação regida pelos Editais nº 03/2023 e 01/2024 a resposta da ANTT a questionamento similar foi no sentido de confirmar o entendimento.

**Respostas:** O entendimento não está correto. Tanto o efeito sobre a tarifa quanto o efeito econômico-financeiro das Revisões Extraordinárias e Revisões Quinquenais ocorrerão somente na data da Revisão Ordinária, uma vez que o contrato não prevê reequilíbrio econômico-financeiro em função do descasamento entre a data da prolação da decisão referente aos pleitos de Revisões Extraordinárias e a efetiva aplicação de seus efeitos sobre a tarifa.

### **51. Contrato de Concessão, cl. 21**

A respeito dos impactos decorrentes da materialização de caso fortuito ou força maior solicitamos confirmar o entendimento de que serão assim disciplinados com relação a cada aspecto do contrato impactado, conforme entendimento exarado pela ANTT nas respostas aos esclarecimentos 81 e 82 do Protocolo 50505.031520/2024-37 referente ao Edital nº 01/2024: 1 – Se caracterizados como efeitos extraordinários que impactem exclusivamente as variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária da Concessão, na forma da cláusula 21.1.2, serão compartilhados entre Concessionária e Poder Concedente, na forma da cláusula 21.8; 2 - Se caracterizados como efeitos ordinários que impactem na Receita Tarifária da Concessão, na forma da cláusula 21.2.2 (i) e (ii), serão compartilhados entre Concessionária e Poder Concedente, na forma do Anexo 14; 3 - Se caracterizados como efeitos ordinários que impactem nos preços dos insumos da Concessão, na forma da cláusula 21.3.1 (vii) e (viii), serão compartilhados entre Concessionária e Poder Concedente, na forma do Anexo 15; 4 - Outros impactos serão assumidos pela Concessionária caso o fato gerador seja segurável, na forma da cláusula 21.5.1 (ii); 5 - Outros impactos em que o fato gerador não seja segurável, na forma da cláusula 21.5.1 (ii), serão assumidos pelo Poder Concedente."

**Respostas:** O entendimento está correto.

### **52. Contrato de Concessão, cl. 21.6.1**

Com base na cláusula 21.6.1, entendemos que a concessionária é responsável por recuperar e remediar passivos ambientais gerados anteriormente à concessão, porém, em hipótese alguma, será responsabilizada pela sua geração. Solicitamos confirmar o entendimento. Para referência, no âmbito das licitações regidas pelos Editais nº 03/2023 e 01/2024 a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi no sentido de confirmar o entendimento.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. A subcláusula 21.6.1 esclarece que a Concessionária é responsável por realizar obras de recuperação e outras atividades relacionadas aos passivos existentes no Sistema Rodoviário. Portanto, essa subcláusula não está relacionada à responsabilização administrativa ou judicial pela geração desses passivos em data anterior à assunção da rodovia, assunto este alheio à competência da ANTT no tocante à gestão do Contrato de Concessão.

### **53. Contrato de Concessão, cl. 21.5**

Sem prejuízo da omissão da minuta do contrato, entendemos que a concessionária não será responsabilizada por atrasos na execução do escopo do contrato decorrentes de demora oriunda dos trâmites judiciais referentes às desapropriações desde que não tenha dado causa a referidos atrasos. Nosso entendimento está correto? Para referência, no âmbito das licitações regidas pelos Editais de Concessão nº 03/2023 e 01/2024 a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi no sentido de confirmar o entendimento."

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária, o Poder Concedente é responsável pelo risco de atrasos nas obras em virtude da demora na expedição de DUP, nos casos em que os prazos de análise ultrapassarem as previsões contratuais, regulamentares ou legais. Quanto a eventuais aplicações de sanções, a apuração de responsabilidade da Concessionária será realizada observando procedimento administrativo específico e as disposições contratuais e regulamentares aplicáveis. Destaca-se, por fim, que o atraso na realização dos investimentos, independente de responsabilidade, ensejará o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro por meio da aplicação do Fator D.

### **54. Contrato de Concessão, cl. 5.6.5**

Nos termos da Subcláusula 5.6.5 do Contrato, "Após concluída a transferência de titularidade de que trata a subcláusula 5.2, e em função de alterações de projetos em relação àqueles utilizados no licenciamento existente, poderá a Concessionária, após consultar o órgão ambiental competente e observar o devido rito, optar pela solicitação de revisão da licença com base no novo projeto, quando aplicável, ou abertura de processo para obtenção de novas licenças e autorizações, em detrimento das licenças e autorizações ambientais existentes, assim como dos Termos de Compromisso de Regularização Ambiental e/ou Licenças de Operação". Nessa linha, a Subcláusula 5.6.7 prevê que "Ao adotar uma das opções previstas na subcláusula 5.6.5, a Concessionária deixa de fazer jus à dispensa de aplicação de penalidades tratada na subcláusula 5.4" – sendo que a subcláusula 5.4 dispõe sobre a não aplicação de penalidades à Concessionária

se ela não tiver contribuído para eventual atraso na obtenção de licenças. É preciso considerar que: (i) os processos de licenciamento das obras de duplicação previstas no contrato foram iniciadas há cerca de 15 anos, com objetivo de atender ao contrato de concessão vigente à época; (ii) portanto, tais licenciamentos não necessariamente estão alinhados às soluções previstas no PER do futuro contrato de concessão; (iii) segundo o PER do futuro contrato de concessão, as obras de ampliação serão iniciadas apenas a partir do 4º ano e que os projetos deverão ser elaborados pela futura concessionária; (iv) dificilmente a simples transferência de titularidade das LI's e ASV's vigentes será suficiente para dar continuidade aos licenciamentos vigentes, sendo necessário revisões ou mesmo novos processos a depender da avaliação do IBAMA. De todo o exposto, solicitamos confirmar o entendimento de que a Concessionária continua fazendo jus à dispensa na aplicação de penalidades tratada na Subcláusula 5.4 do Contrato de Concessão se a alteração do licenciamento existente decorrer de exigência formulada pelo órgão ambiental no sentido de revisão e/ou para a utilização das licenças recebidas pela Concessionária, e não de opção da Concessionária.

**Respostas:** O entendimento está incorreto. Caso, após consulta ao órgão licenciador, a Concessionária opte pela solicitação de revisão da licença existente ou, ainda, nova licença ou autorização, nos termos da cláusula 5.6.5, a Concessionária deixa de fazer jus à dispensa de aplicação de penalidades tratada na subcláusula 5.4.

## **55. EVTEA – Produto 2**

A Portaria Interministerial MMA/MINFRA nº 1/2020 prevê, em seu artigo 16, §4º, I, que “até a emissão de Autorização de Operação prevista nesta Portaria, devem ser observadas as seguintes regras de transição: I – nos trechos rodoviários enquadrados nesta Portaria e que foram contemplados em TCRA's, ficam autorizadas as atividades previstas no art. 8º da Portaria Interministerial MMA/MT nº 288, de 2013, e no art. 19 da Portaria MMA nº 289, de 2013, desde que observados os respectivos procedimentos de comunicação prévia ao órgão ambiental; e II – nos trechos rodoviários enquadrados nesta Portaria e que não foram contemplados em TCRA's, ficam autorizadas apenas as atividades de manutenção e desde que sejam adotados os procedimentos de comunicação prévia ao órgão licenciador e de mitigação e controle ambiental similares aos exigidos nas hipóteses do inciso I desde parágrafo”. Nesse sentido, o documento “Produto 2 - Estudos Ambientais” assume que no trecho ainda sob concessão do DNIT está enquadrado na hipótese descrita no inciso I acima – e que, portanto, seria possível a execução das obras e intervenções previstas no art. 8º da Portaria Interministerial MMA/MT nº 288, de 2013, e no art. 19 da Portaria MMA nº 289, de 2013. Contudo, não há referência à existência de TCRA abarcando esse trecho. Esclarecer se há TCRA para o trecho sob gestão do DNIT objeto da Concessão e, caso positivo, favor disponibilizá-lo.

**Respostas:** Conforme consta no site do DNIT ([link: banco-de-dados-regularizacao-ambiental-v07-17-08-22.xlsx](#)) o DNIT já solicitou a emissão da Autorização de Operação do trecho da BR-495/RJ, conforme prevê a Portaria Interministerial Nº 01/2020. A assunção da responsabilidade de rodovia ou trecho rodoviário por concessionário implicará na transferência de titularidade do processo de regularização, incluídas as autorizações e licenças já deferidas.

#### **56. PER, Volume I, item 3.2.8.1.a**

O item 3.2.8.1.a do PER Volume I indica que as pistas existentes devem estar aderentes aos seguintes parâmetros técnicos em relação a acostamentos: (a) Acostamento externo de 2,0m (exclusivamente para pistas do tipo FAPS existentes e novas, será admitida a largura para o acostamento externo de 1,20m. Esta possibilidade vale para apenas um dos sentidos do tráfego) e (b) acostamento interno de 0,6m. Considerando as normas aplicáveis à concessão atualmente vigente e o disposto no Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais (MPGRR) – IPR 706 do DNIT, fica evidente que a concessionária incumbente não irá entregar ao Poder Concedente e à futura Concessionária uma rodovia adequada aos parâmetros técnicos e classe aplicável, visto que em diversos trechos da rodovia os acostamentos não seguem as dimensões mínimas exigidas e, em muitos casos, sequer foram implantados pela concessionária incumbente como no trecho do km 35 da BR-040/RJ e ao longo da variante da subida da Serra. Diante do exposto, solicitamos confirmar o entendimento de que a futura concessionária será obrigada a implantar ou adequar a dimensão dos acostamentos mediante reequilíbrio econômico-financeiro."

**Respostas:** O entendimento não está correto. Não serão exigidas intervenções que modifiquem as características geométricas do trecho da Variante da BR 040/RJ, correspondentes aos SNVs 040VRJ1005, 040VRJ1010 e 040VRJ1015(atual pista de subida da Serra) face suas características históricas e a condição geotécnica na qual está inserida. O segmento deverá ser objeto somente de obras de manutenção e conservação conforme definido no PER Volume II. Para os demais segmentos, aplicar-se-ão integralmente os parâmetros e condições previstas no PER Volume I.

#### **57. PER Volume I, item 3.1.6.5.b) e 3.1.6.6**

Solicitamos disponibilização de cadastro de todos os acessos ao Sistema Rodoviário. Em relação à obrigação de regularização, solicitamos confirmar o entendimento de que a Concessionária será responsável pela regularização de acessos públicos, ficando os proprietários privados responsáveis por regularizar os próprios acessos particulares.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto quanto à regularização dos acessos.

A Concessionária é responsável pela regularização dos acessos, observado o item 3.2.8.2 Parâmetros Técnicos das Obras de Melhorias, letra "b" do PER Volume I, podendo pleitear ressarcimento por parte dos proprietários no caso de acessos particulares.

Quanto ao Cadastro, informa-se que todos os estudos estão disponíveis no site da ANTT. Esclarece-se, contudo, que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referenciais.

#### **58. PER, Volume I, item 3.2.8.2, e) e PER Volume II, 1.5.2, M**

Em relação às passarelas, solicitamos que sejam informados os fundamentos que embasaram a escolha dos locais de implantação das passarelas na BR 040/RJ, conforme item 1.5.2, M do PER, considerando que para algumas delas não há demanda que justifique a sua adoção.

**Respostas:** A localização proposta para as novas passarelas observou áreas de ocupação urbana adjacente à rodovia, dados de acidentes (atropelamentos) e demandas populares recebidas nas fases de audiência pública.

#### **59. N/A**

Solicitamos disponibilização dos ensaios técnicos referentes às vigas e estruturas dos dispositivos já existentes e abandonados no Sistema Rodoviário da nova subida da Serra.

**Respostas:** O cadastro das OAEs existentes foi disponibilizado dentro dos cadastros de campo, no item 05. OAE.

#### **60. Contrato de Concessão, cl. 21.3.2**

Considerando que o presente edital foi modelado - a tarifa máxima do presente leilão determinada -previamente à Lei Complementar 214, e tendo em vista a incompletude da regulamentação da reforma tributária prevista na Emenda Constitucional 132, solicitamos confirmar o entendimento de que os impactos diretos da Concessão decorrentes da reforma tributária prevista na EC 132 são considerados como risco do Poder Concedente.

**Respostas:** A regra indicada na cláusula 21.3.2 da minuta de contrato é válida para a reforma tributária em discussão ou qualquer outra alteração na legislação tributária, obedecido o

regramento estabelecido no item 10.3 do Edital.

#### **61. Anexo 14 do Contrato de Concessão; e Anexo 6 do Contrato de Concessão**

Solicitamos confirmar o entendimento de que o mecanismo de compartilhamento do risco de demanda será operacionalizado exclusivamente para mitigar os impactos dos diferentes riscos na variação do tráfego da Concessionária (medido em veículos equivalentes) não sendo sucedâneo para mitigar a ocorrência de outros efeitos na concessão.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Conforme a subcláusula 1.2 do Anexo 14, a função deste anexo é exclusivamente a de delimitar os ônus suportados por cada uma das partes em decorrência da variação do tráfego estimado, sendo vedada sua utilização para qualquer outro aspecto da Concessão.

#### **62. N/A**

Solicitamos a validação do limite da Faixa de Domínio, obtido nos desenhos no Plano Funcional (cujos caminhos são: Estudos de viabilidade > Subpastas: Engenharia-RJF 040-Retigraficos- projetos funcionais-BR 040 RJ-1.5 parte 27, Engenharia-RJF 040-Retigraficos- projetos funcionais-BR 040 RJ-2.5 parte 28, Engenharia-RJF 040-Retigraficos- projetos funcionais-BR 040 RJ-3.5 parte 29, Engenharia-RJF 040-Retigraficos- projetos funcionais-BR 040 RJ-4.5 parte 30, Engenharia-RJF 040-Retigraficos- projetos funcionais-BR 040 RJ-5.5 parte 31, Engenharia-RJF 040-Retigraficos - projetos funcionais-BR-040\_MG parte 32), fornecido no Edital como restituição do DUP, a exemplo do KM 795 e 796,500 da BR 040 MG abaixo: FOI INSERIDA IMAGENS NA SOLICITAÇÃO

**Respostas:** Os dados referentes à faixa de domínio estão disponíveis no Tomo de Engenharia, no seguinte caminho:

"BR-040\_JF-RJ\03. ENTREGAS INFRA\03. Edital\2024.12.09\_Entrega Edital\Engenharia\Campo\06. Faixa de domínio - Cercas"

Entretanto, esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

### **63. Item 1.5.2.U do PER, Volume II**

No item “u” do item 1.52 - Obras de Melhorias do PER II, referente as intervenções das OAE’s (pág. 31), constam no somatório das OAE’s das tabelas 36/37/38 um total de 64 unidades, sendo 38 unidades novas e 26 de alargamentos, conforme também consta na tabela resumo da página 35. Entretanto, na Aba OAE - VERIF do MEF constam apenas 57 unidades, e nas ABAS OAE e OAE Resumo constam 64 unidades. Nesse sentido, solicitamos esclarecimentos sobre se existe mais uma OAE a ser considerada, uma vez que nas abas do MEF mencionadas acima não constam a Obra de Parclo do km 5,050 existente na tabela 17 da página 21, que totalizaria 65 unidades.

**Respostas:** As implantações e alargamentos das Obras de Arte Especiais (OAEs) deverão estar em conformidade com as exigências expressas no PER Volume II, nas tabelas 36 e 37. Vale destacar que foi identificado um erro no material, o qual será corrigido.

### **64. Item 1.5.2.U do PER, Volume II**

No item “u” do item 1.5.2 - Obras de Melhorias do PER II, referente às intervenções das OAE’s (pág. 31), constam no somatório das OAE’s das tabelas 36/37/38 um total de 64 unidades, sendo 38 unidades novas e 26 de alargamentos, conforme também consta na tabela resumo da página 35. Entretanto nas ABAS OAE e OAE Resumo do MEF, constam 64 unidades, sendo que a OAE 47 segmento 040 BRJ 990 no km 123,150 está com status de nova ou a implantar respectivamente, quando na realidade ela já existe construída no local. Nesse sentido, solicitamos confirmar o entendimento de que a OAE 47 deve ser desconsiderada, de modo que o total de unidades fique em 63.

**Respostas:** O entendimento não está correto. As implantações e alargamentos das Obras de Arte Especiais (OAEs) deverão estar em conformidade com as exigências expressas no PER Volume II, nas tabelas 36 e 37. Destaca-se que o estudo e PER consideram que a OAE do km 123,150 deverá ser reconstruída, visto que será afetada pelas obras de ampliação de capacidade e marginal previstas neste segmento.

### **65. Tabela 5, item 1.5.1.B do PER, Volume II**

A tabela 5 do item 1.5.1.B do PER II, indica Obras de Faixa Adicionais da BR 040/RJ a partir apenas do km 65,500. Entretanto no projeto Funcional, no caminho dos arquivos: (Estudos de viabilidade > Engenharia-RJF 040-Retigraficos- projetos funcionais-BR 040 RJ-4.5 parte 30 > 040BRJ0730 - KM 22+500 AO KM 39+000 Arquivo: BR040-RJ-BRJ0730-ECR-DE-GEO-FU-0012\_R00.pdf), é indicado no km 35 da 040/RJ a implantação de 300 metros de faixa adicional, que, se implantada, implica em

contenção de grande abrangência na margem do rio. Nesse sentido, solicitamos confirmar o entendimento de que devem ser respeitadas as indicações contidas no PER.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

A localização, a extensão e o cronograma de faixas adicionais estão descritos no item B da Seção 1.5.1 do PER Volume II.

#### **66. Contrato de Concessão, cl. 18.9.1**

No referido subitem, é dito que: “Revisão Ordinária é a revisão anual realizada pela ANTT por ocasião do reajuste tarifário, observando-se as hipóteses de incidência, os prazos e os procedimentos previstos na regulamentação da ANTT, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato ...” Entendemos que nas datas das Revisões Ordinárias sempre ocorrerá o reajuste das tarifas a serem aplicadas no sistema tarifário. Está correto nosso entendimento?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. A Revisão Ordinária ocorre anualmente, concomitante ao momento em que se processa o reajuste tarifário. Dessa forma, sempre que houver uma Revisão Ordinária, haverá também o reajuste da Tarifa de Pedágio, considerando a aplicação dos fatores e mecanismos contratuais previstos (Fator C, Fator D, Fator A, Fator E etc.) para essa ocasião, nos termos da regulamentação da ANTT.

#### **67. Contrato de Concessão, cl. 18.8.1**

No referido subitem, é dito que: “A Tarifa de Pedágio terá o seu primeiro cálculo contratual para fins do início da cobrança de pedágio, sendo considerada a Tarifa Básica de Pedágio reajustada monetariamente por meio do IRT.” Não foi verificado, ao longo da documentação da licitação, como será feito o cálculo para a definição da tarifa quando do início da cobrança. Solicita-se que seja disponibilizado o mecanismo para cálculo da tarifa para o momento do início da cobrança.

**Respostas:** Conforme previsto na Cláusula 18.8.1, o mecanismo para o cálculo da Tarifa de Pedágio no início da cobrança consiste em reajustar a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) – cujo valor de referência, para a categoria 1 em trechos homogêneos de pista dupla, é de R\$ 0,35513/km (referenciado a janeiro de 2023) – por meio do IRT.

Em termos práticos, isso significa que a TBP de janeiro de 2023 será atualizada pelo IRT, considerando o acumulado do índice no período compreendido entre a data-base (janeiro de 2023) e a data efetiva do início da cobrança (conforme definido na Cláusula 18.1.1, que estabelece os

requisitos para o início da cobrança nas praças de pedágio).

O valor reajustado, obtido pela multiplicação do IRT à TBP, representará o valor da Tarifa de Pedágio a ser praticado a partir do início da cobrança.

Esse mecanismo já está previsto no Contrato e é a forma de assegurar que a tarifa reflita as variações econômicas ocorridas entre a data-base e o efetivo início da operação. Caso haja necessidade de maiores esclarecimentos sobre a metodologia de cálculo ou sobre o tratamento específico do IRT, informações complementares poderão ser disponibilizadas conforme as normas regulatórias aplicáveis da ANTT.

#### **68. Contrato de Concessão – cl. 18.8.2**

No referido subitem, é dito que: “A primeira Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio ocorrerá 6 (seis) meses após o fim do primeiro Ano de Concessão.” Neste caso, para as praças existentes, deduz-se que os valores das tarifas das praças ficarão “congeladas” por 18 (dezoito) meses, já que a tarifa inicial terá seu valor definido e fixado no primeiro dia da concessão (subitem 18.8.1 do item 18.1 - Início da cobrança nas praças de pedágio existentes). No entanto, no subitem (cvi), do item 1.1 - Definições, é definido que: “Tarifa de Pedágio (TP): tarifa a ser efetivamente cobrada dos usuários, calculada e reajustada anualmente na forma deste Contrato para cada praça de pedágio, exceto no Trecho Metropolitano.” Assim, verifica-se uma contradição entre disposições constantes do Contrato de Concessão, para a qual se solicita a confirmação do entendimento de que as tarifas serão reajustadas anualmente, não sendo a Concessionária obrigada a cobrar a tarifa inicial pelos primeiro 18 meses da Concessão.

**Respostas:** SiSim. Conforme a Cláusula 18.8.2, a primeira Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio ocorrerá 6 meses após o término do primeiro Ano de Concessão, e as revisões seguintes ocorrerão anualmente na mesma data (mesmos dia e mês da primeira revisão).

#### **69. Contrato de Concessão, cl. 8.7.2 (ii) e 8.7.7 (ii)**

Em relação às obras supervenientes no Sistema Rodoviário, é mencionado no item 8.7.7. (ii) que: “Após o recebimento definitivo, que deverá ocorrer nos termos e prazos previstos na subcláusula 8.7.5, a Concessionária será responsável pela implantação das obras e serviços da Frente de Conservação e da Frente de Serviços Operacionais e por todas as demais obrigações previstas no PER, devendo observar todos os Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos, bem como os prazos e condições estabelecidos, ressalvado o disposto na subcláusula 22.4.2.”. Considerando que tais imputações geram custos adicionais à Concessionária alheios à sua vontade, solicitamos

confirmar o entendimento de que a Concessionária será reequilibrada pelos custos adicionais relativos ao acréscimo dessas obrigações à Concessionária conforme cl. 8.7.2 (ii).

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. As obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das obras supervenientes não previstas inicialmente no contrato terão seu equilíbrio econômico-financeiro recomposto por meio do Fluxo de Caixa Marginal, nos termos das subcláusula 8.7. Caso haja previsão explícita de assunção, pela concessionária, de serviços de conservação, manutenção e operação de trechos com obras supervenientes em execução após a vigência da concessão, eventual reequilíbrio econômico-financeiro só será cabível em caso de constatação de vícios construtivos ou da imposição de necessidade de refazimento ou conclusão das reafirmadas obras.

#### **70. Contrato de concessão, Anexo 10**

No subitem referenciado é dito que: “Os valores excedentes da Conta de Retenção, apurados nos termos da subcláusula 12.10 do Contrato de Concessão deverão ser transferidos pelo Banco Depositário à Conta de Ajuste, sem qualquer necessidade de notificação pela ANTT.” No entanto, não existe a subcláusula 12.10 no Contrato. Entendemos que a referência correta é à cláusula 13.9 do Contrato. Está correto nosso entendimento?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. O subitem 4.4 do Anexo 10 do Contrato será corrigido quanto à referência cruzada.

#### **71. PER, Volume I, item 3.4.6.1.**

No item 3 do “Escopo” do referido subitem é dito que: “Os Postos de pesagem existentes, regularmente aferidos e operados por autoridade rodoviária, devem ser assumidos e mantidos em operação pela Concessionária desde o início da concessão. Os equipamentos que não estiverem em condições de operação deverão ser restabelecidos no prazo de 180 dias”. Já no item 1 dos “Parâmetros Técnicos” é dito que: “1. Quando da assunção da concessão, os postos existentes que não atenderem aos padrões estabelecidos serão recuperados e reformados, ou receberão nova edificação, sendo os projetos apresentados para análise da ANTT. Eventuais equipamentos sem condição de operação deverão ser substituídos ou reparados em até 12 meses”. Verifica-se, portanto, uma divergência no prazo de cumprimento da obrigação. Solicita-se esclarecer qual será o prazo efetivamente exigido para o cumprimento da obrigação.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Conforme previsto na Tabela 42 - Cronograma de Implantação Operacional do PER Volume II, no primeiro mês, a condição "Op" (Operacional) refere-

se à estrutura ou sistema implantado e em operação quando da assunção da rodovia. Para o 12º mês, a condição "Ex" (Existente) indica estrutura ou sistema existente na rodovia com necessidade de intervenções para início da operação. Já a condição "X" (Novos) refere-se a edificações e sistemas novos que serão implantados até 24º mês. A concessionária deve, portanto, entregar os Postos de Pesagem Veicular conforme especificado no Apêndice D, Tabela 50, do PER Volume II, além de atender aos parâmetros operacionais do PER Volume I.

#### **72. PER Volume I, item 3.4.7.2.**

No Apêndice "C" - QUANTITATIVOS MÍNIMOS DAS INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS DA FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS E TRECHOS CRÍTICOS, do Anexo 2 – PER VOLUME II, do CONTRATO, não há qualquer menção acerca da implantação de Sistema de Conectividade ao Longo da Concessão. Entendemos que, como ocorre para outros itens do PER - Volume I, este sistema não é aplicável ao Lote de Concessão em tela. Está correto nosso entendimento?

**Respostas:** O entendimento não está correto. A implantação do sistema de Conectividade é uma obrigação da concessionária, que deve seguir os parâmetros técnicos e de desempenho definidos no Capítulo 3.4.4 - Sistema de Comunicação do PER Volume I, bem como Capítulo 3.4.7 - Sistema de Transmissão de Dados, também do PER Volume I (em especial, Capítulo 3.4.7.1 - Rede de Dados e Capítulo 3.4.7.2 - Conectividade ao Longo da Concessão).

#### **73. EVTEA**

O custo para recuperação de passivos ambientais no MEF está zerado, tendo em vista a consideração que os passivos existentes na BR-040/RJ e BR-040/MG deverão ser recuperados pelas Concessionárias atuais (CONCER), no âmbito dos Contratos de Concessão vigentes. Desta forma, caso ainda existam passivos ambientais quando da assunção da nova concessionária, solicitamos confirmar o entendimento de que esses custos serão de responsabilidade do Poder Concedente.

**Respostas:** O entendimento não está correto. A subcláusula 21.6.1 esclarece que a Concessionária assume integral e exclusivamente os seguintes riscos relacionados aos aspectos ambientais da Concessão, os quais, caso ocorridos, não serão considerados causa de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato: (i) surgimento ou descoberta de passivos ambientais, com exceção daqueles especificados na subcláusula 21.6.2(ii). Isso inclui os existentes no Sistema Rodoviário, gerados em período anterior à Concessão, bem como os gerados por terceiros, durante a execução contratual, e ainda os decorrentes das atividades relativas à Concessão. A Concessionária é responsável pelas atividades de prevenção, remediação e gerenciamento desses passivos.

#### **74. Contrato de Concessão, cl. 6.1**

Considerando que a atual concessionária (CONCER) já realizou obras e conseqüentemente já realizou desapropriação de áreas para ampliação da faixa de domínio, e que não foi disponibilizada nenhuma relação de processos de desapropriação, solicitamos confirmar o entendimento de que não há processos pendentes.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Conforme disposto no Contrato de Concessão, cláusula 6.1 Cabe à Concessionária, como entidade delegada do Poder Concedente, e sob a fiscalização da ANTT, promover desapropriações e servidões administrativas, propor limitações administrativas e ocupar provisoriamente bens imóveis necessários à execução e conservação de obras e serviços vinculados à Concessão, conforme previsto no PER. Não obstante, a Tabela resumo dos deslocamentos físicos e econômicos decorrentes das desapropriações previstas para o Projeto de Concessão foi disponibilizada no Produto 2 - Tomo II - Estudos Ambientais, item 9.2.2.3, subitem 1.1. No entanto, é crucial ressaltar que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto são meramente referenciais. Conforme o item 2.5 do Edital, as Proponentes são as únicas responsáveis pela análise detalhada das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações relevantes à Concessão.

#### **75. Contrato de Concessão, cl. 6.1**

Caso existam processos judiciais de desapropriação em andamento, solicitamos confirmar o entendimento de que eles continuarão sobre responsabilidade da atual concessionária (CONCER).

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 6.1 Cabe à Concessionária, como entidade delegada do Poder Concedente, e sob a fiscalização da ANTT, promover desapropriações e servidões administrativas, propor limitações administrativas e ocupar provisoriamente bens imóveis necessários à execução e conservação de obras e serviços vinculados à Concessão, conforme previsto no PER.

#### **76. N/A**

Solicitamos disponibilizar os arquivos Kml ou shapefile dos 'mapas 5.16 – Análise das desapropriações\_JF\_RIO.

**Respostas:** Os materiais serão disponibilizados para consulta.

## 77. Anexo 13 do Contrato de Concessão

Considerando que: i. é obrigação da Concessionária implementar a partir do 61º mês da concessão o sistema de gerenciamento de tráfego no trecho metropolitano (Edital de Concessão n. 01/2025); ii. que desse sistema de gerenciamento deverá decorrer a respectiva receita tarifária, oriunda da cobrança do free flow (inclusive compartilhada 50% Poder Concedente/50% Concessionária); iii. que essa receita não foi considerada nos estudos econômico-financeiros de viabilidade da concessão e não integra, dessa forma, o equilíbrio econômico-financeiro inicial da concessão. A aferição da receita através da cobrança tarifária em sistema free flow nesses acessos do Trecho Metropolitano é fator de elevada incerteza, uma vez que tal região apresenta altos índices de criminalidade e vandalismo e que nunca foi submetida à cobrança de pedágio. Neste momento tal incerteza poderá gerar discrepâncias não técnicas entre as propostas na licitação, a considerar os valores estimados em contrato de concessão cuja receita não performe. Mesmo que essa receita não componha o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, é de se esperar que os proponentes a considerem em suas ofertas, pois sua possibilidade é prevista no Edital como uma certeza, quando na prática – considerando os altos índices de criminalidade e vandalismo no Trecho Metropolitano – trata-se na verdade de uma grande incerteza. Assim, para a equidade das propostas e a fim de se evitar o risco de uma seleção adversa pelo Poder Concedente, não seria factível que tal premissa (receita do Trecho Metropolitano) seja expurgada dos direitos da Concessionária, sendo que quando do efetivo desempenho será reavaliada sua destinação para, por exemplo, a modicidade tarifária? No caso negativo, como o Poder Concedente irá tratar essa questão de forma a manter a equidade entre as propostas e competitividade no certame em função de uma realidade tão complexa? "

**Respostas:** O mecanismo de reequilíbrio econômico financeiro previsto para o tratamento das receitas advindas da implantação do Free Flow na Região Metropolitana do Rio de Janeiro está definido no contrato e estabelecem condições que deverão ser observadas por todos os proponentes.

## 78. N/A

Para maior promoção da competitividade na licitação e de forma que todos os licitantes tenham acesso a informações que, pela regulamentação da própria ANTT, deveriam ser tornadas públicas de forma atualizada até a data do leilão, solicitamos disponibilização dos dados mais recentes de tráfego nas praças de pedágio da CONCER (atualizados até a data do leilão).

**Respostas:** Os dados de volume de tráfego das praças de pedágio são atualizados mensalmente e podem ser obtidos no sítio eletrônico <https://dados.antt.gov.br/dataset/volume-trafego-praca-pedagio>.

## **Protocolo 50505.011326/2025-16**

Recebido em 24 de fevereiro de 2025 - 17:54:43

### **1. Edital Itens 1.5, 7.1 e 7.2.1**

Nos termos do item 7.1 do Edital, o valor da Garantia da Proposta está referenciado a janeiro de 2023. Contudo, o item 7.2.1 prevê que, no caso de renovação, deverá ser aplicado reajuste contabilizado desde novembro de 2022. Entende-se que a data correta para contabilização é janeiro de 2023. Favor confirmar se o entendimento está correto. Caso não esteja, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. O valor da Garantia da Proposta tem como data-base janeiro de 2023. No entanto, em caso de renovação da Garantia da Proposta, o valor será reajustado pela variação do IPCA, pelo período compreendido entre novembro de 2022 e dois meses antes da renovação da Garantia da Proposta.

### **2. Edital Item 7.4.**

Em relação a forma de apresentação da garantia da proposta, entende-se que, na modalidade de seguro- garantia, a comprovação dos poderes dos signatários poderá ser feita por meio da apresentação da “Certidão de Administradores”, da “Certidão de Licenciamento” e da “Certidão de Apontamentos”, todas expedidas pela SUSEP, dispensando-se a apresentação de qualquer outro documento societário da seguradora. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. O detalhamento da comprovação dos poderes dos signatários de apólices de seguro da garantia da proposta se encontra no Manual de Procedimentos do Leilão, no Anexo 19. No caso de impossibilidade de ocorrer o cadastro na B3 em tempo hábil, será admitido alternativamente: (i) apresentar Certidão dos Administradores, emitida pela SUSEP, no caso de seguro-garantia; ou (ii) apresentar comprovação dos representantes legais, emitida no site do Banco Central, conforme o caso. Os documentos poderão constar no envelope de Garantia da Proposta e/ou ser enviados por e-mail, em possuindo certificação digital, conforme o caso.

### **3. Edital Item 10.3.**

Nos termos do 10.3. “VII” do Edital, foi estabelecido que: “o valor dos investimentos previstos no PER serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI – Regime Especial de Incentivos para Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente, do momento da habilitação inicial no regime até o final do Prazo da Concessão”. Com base nisso e considerando: i) a ausência de previsão de utilização do REIDI como obrigação para formulação da proposta econômica; e, ii) que o PER não considera a utilização do REIDI para formulação dos valores de investimento lá previstos, entende-se que, caso o benefício não seja obtido pela futura Concessionária, independentemente do motivo para tanto, não haverá nenhum impacto contratual, seja em favor ou contrário à Concessionária. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.”

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Somente haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso o benefício não seja concedido pelas hipóteses de risco compartilhado ou assumido pelo Poder Concedente, na forma da cláusula 22 da minuta de Contrato.

#### **4. Edital – Anexo 2 Item 4.1.**

Nos termos do item 4.1., Anexo 2 do Edital, é exigido que a Seguradora seja devidamente constituída e autorizada a operar pela SUSEP. Nesse âmbito, entende-se que a obrigação de comprovação de estar constituída e autorizada a operar pela SUSEP poderá ser atendida por meio da apresentação de “Certidão de Licenciamentos e a Certidão de Apontamentos” expedidas pela SUSEP. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **5. Edital - Anexo 5 Item 7.1**

O Item 7.1, equivocadamente apontado como ‘12’, do Anexo 5 do Edital prevê que a Proponente deverá comprovar, por meio do balanço patrimonial indicado no item B da Tabela V, que na data estabelecida para a entrega dos Envelopes: “A A Proponente deverá comprovar, por meio do balanço patrimonial indicado no item B da Tabela V acima, que, na data estabelecida para a entrega dos envelopes prevista no Edital, possui patrimônio líquido de, no mínimo, R\$ 268.200.000,00 (duzentos e sessenta e oito milhões e duzentos mil reais), na data-base de janeiro de 2023, atualizado pelo IPCA, com base na sua variação entre novembro de 2022 e dois meses antes do mês previsto no cronograma para a Data de Recebimento dos Envelopes, observadas as regras específicas dos itens 7.1 e 7.2 abaixo para entidades abertas ou fechadas de previdência complementar e fundos de investimento, respectivamente. Entende-se, portanto, que a referida

obrigação de comprovação de patrimônio líquido mínimo poderá ser feita por meio da apresentação do balanço patrimonial e demonstrações financeiras do último exercício financeiro, aprovada em assembleia geral ou de sócios, conforme o caso, observadas as regras para cada tipo de licitante. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer"

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Nos termos do item 7, "b", do Anexo 5 do Edital, a comprovação do patrimônio líquido será feita por meio da apresentação do balanço patrimonial e do respectivo demonstrativo de resultados.

#### **6. Minuta de Contrato Cláusulas 1.1.1. "xix" e 8.1.8.**

Em referência ao item 1.1.1. "xix", o termo "Conta de Ajustes" é definido como: "Conta de Ajuste: conta bancária de titularidade da Concessionária e de movimentação restrita, aberta perante o Banco Depositário e movimentada somente com autorização da ANTT, utilizada para o depósito de valores gerados pela Concessão e para o recebimento de aportes de terceiros, públicos ou privados e, permitida sua utilização no âmbito do Ajuste Final de Resultados, do Desconto de Usuário Frequente e de reequilíbrios econômico- financeiros, na forma deste Contrato." Com isso, verifica-se que a finalidade da Conta de Ajustes também incorporará o recebimento de "aportes de terceiros". Nesse âmbito, conforme estabelece a cláusula 8.1.8.iii, a Conta de Ajustes poderá ser utilizada para o recebimento do ressarcimento por terceiro responsável, dos custos de remoção ou realocação de interferências localizadas dentro da faixa de domínio. Dessa forma, solicita-se, por gentileza, informações sobre quais outros aportes de terceiros poderão ser realizados na Conta de Ajustes."

**Respostas:** Conforme se verifica na minuta de Contrato, especialmente nas subcláusulas 8.1.8 e 12.1, dentre as hipóteses admitidas de aportes de terceiros estão os recursos posteriormente ressarcidos referentes às atividades de remoção ou realocação de Interferências e aportes provenientes de outros contratos de concessão. Todavia, quaisquer outros aportes não expressamente previstos que porventura sejam realizados por terceiros na concessão, como por exemplo aqueles correspondentes a valores de indenização devidos à União, deverão ser realizados por meio da Conta de Ajuste.

#### **7. Edital Anexo 5 Itens 9.9 e 9.11**

Com relação à habilitação técnica, o item 9.9 do Anexo 5 do Edital prevê que, alternativamente à apresentação da documentação relativa ao profissional qualificado, as Proponentes poderão atender às exigências de habilitação mediante a apresentação de certidões e/ou atestados de aptidão em nome próprio, desde que comprovem experiência prévia na gestão e exploração de

rodovias. Além disso, de acordo com o item 9.11 do Edital, será permitida, para os fins do item 9.9, a apresentação de atestados emitidos em nome de empresa Controlada, Controladora, Coligada ou sob o mesmo controle comum da Proponente. Dessa forma, entende-se que, no caso de a Proponente apresentar atestados em nome de empresa Controlada, Controladora, Coligada ou sob controle comum, a comprovação da relação societária poderá ser feita mediante a apresentação do Balanço Patrimonial e Demonstrações Financeiras ou outros documentos constitutivos, juntamente com o organograma do Grupo Econômico, dispensando-se a apresentação de livros de registro de ações. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso contrário, favor esclarecer."

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Os documentos deverão ser apresentados conforme as práticas contábeis adotadas no Brasil.

#### **8. Minuta do Contrato Cláusula 8.1.8**

Segundo a Cláusula 8.1.8 (iii) da minuta de Contrato, é estabelecido que: "(...) os recursos posteriormente ressarcidos pelo terceiro responsável pelas Interferências deverão ser depositados na Conta de Ajuste." Entretanto, o reequilíbrio econômico- financeiro realizado na forma do item 8.1.8 (ii) não se confunde com o eventual ressarcimento realizado por terceiro. Sendo assim, entendemos que, se após o reequilíbrio em favor da concessionária houver o ressarcimento por parte do terceiro, esse valor será tão somente depositado na Conta de Ajuste. Favor confirmar se os nossos entendimentos estão corretos. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Esclarece-se que a cláusula 8.1.8 (iii) trata de dispositivo para evitar que a concessionária seja duplamente ressarcida. O recurso oriundo de ressarcimento por terceiro responsável pelas interferências será destinado à Conta de Ajuste, nos termos do Contrato. A sistemática prevista no Contrato prevê que a Concessionária receba o reequilíbrio por meio do Mecanismo de Contas, via Conta de Ajuste, e, posteriormente, quando houver o ressarcimento pelo terceiro responsável, o valor retorne para a Conta de Ajuste.

#### **9. Minuta do Contrato Cláusula 8.4.4. (ii)**

De acordo com a Cláusula 8.4.4. (ii) da minuta do Contrato, o início das obras que compõem o Estoque de Melhorias pela Concessionária estará condicionado à "obtenção de não objeção ao anteprojeto e a apresentação do projeto executivo na forma prevista neste Contrato". Entende-se, portanto, que não há necessidade de aprovação expressa do Projeto Executivo para que as obras sejam iniciadas. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer."

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **10. Minuta do Contrato Cláusulas 13.1.1 e 13.2.**

De acordo com a cláusula 13.1.1 do Contrato, deverá ser firmado o Contrato de Administração das Contas da Concessão. Conforme a definição, o termo 'Contas da Concessão' abrangeria apenas a 'Conta de Ajuste' e a 'Conta de Retenção'. Além disso, na cláusula 13.2 da minuta de Contrato, é indicado que o objeto do contrato de administração de contas seria o 'Mecanismo de Contas', cuja definição, ao seu turno, abrangeria todas as contas relacionadas ao Contrato, incluindo a Conta Centralizadora, as Contas da Concessão, a Conta de Livre Movimentação e a Conta do Free Flow. Portanto, entende-se que o escopo do referido Contrato de Administração de Contas deveria corresponder ao Mecanismo de Contas. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer."

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **11. Minuta do Contrato Cláusula 15.3.**

A Cláusula 15.3 da Minuta do Contrato de Concessão prevê que a ANTT terá acesso irrestrito a dados relativos aos contratos celebrados pela Concessionária, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão. Em vistas das garantias constitucionais ligadas à proteção de dados confidenciais e sigilosos, entende-se que o dispositivo em questão não contempla as informações protegidas por sigilo fiscal e, ainda, de segredos comerciais e industriais. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer."

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. A Cláusula 16.3 é clara ao prever o acesso irrestrito da ANTT aos dados e informações acerca dos contratos celebrados pela Concessionária, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão. Eventuais sigilos fiscais ou segredos comerciais e industriais serão analisados caso a caso, e os documentos poderão ser classificados como sigilosos ou terem seu acesso restrito, conforme a legislação e a regulamentação aplicável.

#### **12. Minuta do Contrato Cláusula 18.7.2.**

De acordo com a Cláusula 18.7.2. da minuta de Contrato, a futura Concessionária será responsável pela identificação dos usuários que não realizarem o pagamento da Tarifa de Pedágio na forma

estabelecida em cobrança pelo sistema de Free Flow, inclusive dos usuários que não dispuserem de equipamento de identificação de Sistema de Cobrança Eletrônica, devendo apoiar a ANTT para a lavratura dos autos de infração e cobrança das multas emitidas. Não obstante ao dever de a Concessionária operar o sistema de Free Flow, bem como apoiar a emissão aos usuários notificações de penalidade e de cobrança da tarifa, entende-se que não haverá a delegação à futura Concessionária de atos de Poder de Polícia privativos da Administração. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer."

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Cabe a Concessionária a fiscalização e identificação dos usuários e o auxílio administrativo junto a ANTT para lavratura dos autos de infração e cobrança das multas. Contudo, tais atribuições não se confundem com o poder de polícia, que é limitado apenas aos agentes públicos conforme a legislação.

### **13. Minuta do Contrato Cláusula 21.4.2.b**

A Cláusula 21.4.2.(b) define que não são considerados como ocultos os vícios que estiverem documentados em manifestação oficial da Administração e em documentos públicos disponíveis. Dito isso, entende-se que todos os vícios não mencionados na documentos disponibilizados durante o processo licitatório e que não sejam de conhecimento geral à época da licitação, mesmo que sejam de conhecimento da Administração, são considerados como como 'Vícios Ocultos.' , para fins de proteção ao Concessionário. Favor confirmar se nosso entendimento está correto.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. As hipóteses que não são consideradas como vício oculto estão dispostas na cláusula 21.4.2, "i".

### **14. Minuta do Contrato Cláusula 43.1.5.**

Nos termos da Cláusula 43.1.5 do Contrato, na eventual submissão de controvérsias à arbitragem, não eximiria o Poder Concedente, nem a Concessionária, em manter o cumprimento integral do Contrato, bem como não haveria qualquer dispensa para a interrupção das atividades vinculadas à Concessão. Entende-se, portanto, que no caso de determinação provisória ou definitiva do tribunal arbitral ou do Poder Judiciário, via tutela de urgência anterior à instauração do tribunal arbitral, as atividades ou obrigações vinculadas à Concessão poderiam ser interrompidas. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer."

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. O dispositivo contratual determina que a submissão da questão à arbitragem não exime as partes da obrigação do cumprimento contratual. Contudo, em caso de determinação do tribunal arbitral ou do Poder Judiciário via tutela de urgência anterior

à instauração do tribunal arbitral, determinada atividade ou obrigação vinculada à Concessão e objeto da decisão poderá ser interrompida.

#### **15. Minuta do Contrato Cláusula 21.4.2. (i)**

Segundo a Cláusula 21.4.2. (i) do Contrato, o Poder Concedente arcará com os riscos atrelados ao atraso na elaboração e assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens à Concessionária. Nesse sentido, em um eventual atraso na assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, por ato ou fato imputável ao Poder Concedente, entende-se que as eventuais receitas não auferidas pela Concessionária entre o prazo inicial previsto para assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens até a sua efetiva assinatura, dará causa ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Em caso de eventual atraso na entrega do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, a Data de Assunção da Concessão será postergada, assim como o início das obrigações contratuais, de forma que o equilíbrio econômico-financeiro do contrato será preservado.

#### **16. Minuta de Contrato Cláusulas 42.1.2. e 42.3**

Conforme estabelecido na Cláusula 42.1.2. da minuta de Contrato, a futura Concessionária deverá contratar e manter o seguro de responsabilidade civil, cobrindo tanto a própria Concessionária, quanto o Poder Concedente, pelos montantes com que possam ser responsabilizados, inclusive por danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o Poder Concedente. Contudo, segundo a cláusula 42.3., a ANTT deverá figurar como um dos cossegurados nas apólices de seguros referidas na minuta de Contrato. Diante do exposto acima, entende-se que ao invés de ser incluída na qualidade de cossegurada, a ANTT deve constar como representante do Poder Concedente nas apólices de danos materiais e de Responsabilidade Civil, viabilizando a manutenção do Poder Concedente na condição de “terceiro segurado” Favor confirmar se o entendimento está correto. Caso não esteja, favor esclarecer

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. O Poder Concedente, representado pela ANTT, deverá figurar como cossegurado nos seguros contratados pela Concessionária, conforme regulamentação vigente, não se confundindo com "terceiros" para efeitos de cobertura. Neste caso, o Poder Concedente a que se refere a cláusula 42.1.2 diz respeito aos entes e agentes públicos que não tenham relação com a Concessão ou com a ANTT, sendo estes cobertos pelo seguro contratado.

### **17. Minuta de Contrato Cláusula 42.3.1.**

Na cláusula 42.3.1. da minuta de Contrato, entende-se que a regra prevendo a indenização direta à ANTT, nos casos em que a ANTT seja responsabilizada em decorrência de sinistro, é aplicável somente aos seguros de responsabilidade civil. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Deve ser prevista indenização direta à ANTT em todos os casos que a Agência for responsabilizada em decorrência de sinistro.

### **18. Minuta de Contrato Cláusula 4.2.6**

Nos termos da Cláusula 4.2.6 da minuta de Contrato, no prazo de até 2 anos após a Data de Assunção, a futura Concessionária deverá apresentar o Plano de Destinação de Bens da Concessão. Este plano, entre outros aspectos, deverá incluir as áreas adjacentes que apresentem características de interesse histórico, turístico, arquitetônico ou cultural, a fim de prever a restauração e manutenção dessas áreas, preservando suas características originais. Alternativamente, considerando que as áreas adjacentes à Faixa de Domínio não integram o Sistema Rodoviário, a Concessionária poderá manifestar-se livremente sobre o interesse de manutenção ou devolução dessas áreas ao Poder Concedente, considerando, em ambos casos, as situações abaixo descritas: (i.) caso a Concessionária manifeste interesse em devolver determinada área adjacente, o Poder Concedente não poderá recusar a recepção dessa área, a recebendo e assumindo todos as responsabilidades imediatamente; (ii.) na hipótese de a concessionária decidir manter e preservar as áreas adjacentes, os custos de manutenção e operação serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, uma vez que não é possível quantificar, no momento da apresentação da proposta, a totalidade dos custos e investimentos necessários para preservação dessas áreas. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso contrário, esclarecer qual será o procedimento adotado."

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. O dispositivo é destinado a endereçar bens que, independentemente de estarem na faixa de domínio, possuem vinculação com o sistema rodoviário como bens da concessão, sendo arrolados como bens da concessão e apresentando características de interesse histórico, turístico, arquitetônico ou cultural. (i) A devolução de tais bens ao poder concedente é uma faculdade da concessionária, desde que demonstrada a incompatibilidade da sua vinculação ao sistema rodoviário. (ii) A concessionária deverá apresentar possíveis pleitos de destinação, não constituindo expectativa de direito para a concessionária, permitindo que os referidos bens sejam explorados na geração de receitas extraordinárias. As

condições deverão ser estabelecidas em comum acordo com a ANTT.

### **19. Minuta de Contrato Cláusula 5.1.3**

Nos termos da cláusula 5.1.3 da Minuta de Contrato, a futura Concessionária será responsável pelo cumprimento de todas as condicionantes já existentes, ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis, inclusive referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos. Com isso, deverá arcar com a integralidade dos custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou pelo Poder Concedente. Nesse âmbito, entende-se que todos os custos a serem eventualmente desembolsados pela futura Concessionária, vinculados não somente ao cumprimento das condicionantes ambientais de terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, mas como também a transferência de obras em andamento, estão cobertos pelo montante previsto na Cláusula 5.7.1. Dessa forma, caso sejam necessários outros valores superiores ao previsto na cláusula 5.7.1, a futura Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Além disso, com relação aos sítios arqueológicos, entendemos que a Concessionária será responsável somente por aqueles reconhecidos pelo Iphan ou demais órgãos de proteção ao patrimônio histórico até a data de publicação do Edital de Concorrência nº 01/2025. Assim, a Concessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro no caso de custos e condicionantes referentes à descoberta de novos sítios arqueológicos. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso contrário, esclarecer o procedimento que será adotado para o compartilhamento de riscos."

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Conforme a subcláusula 5.7.2, a Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 5.1.3, sendo realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro do valor correspondente a 80% (oitenta por cento) da variação dos valores efetivamente aplicados em relação ao montante previsto na subcláusula 5.7.1. Ainda, conforme subcláusula 5.7.1.2, custos referentes a despesas com assessoria jurídica, despesas cartoriais, taxas judiciais e honorários são de responsabilidade da Concessionária, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro.

### **20. Minuta de Contrato Cláusula 5.1.2. e 5.1.3.**

Em referência às cláusulas 5.1.2. e 5.1.3 da minuta de Contrato, a futura Concessionária deverá adotar as providências necessárias pelos órgãos ambientais competentes, em vistas da obtenção, manutenção, renovação ou regularização das licenças ambientais vigentes, bem como cumprir com as condicionantes já existentes, ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis.

Considerando a importância do tema que poderá ter repercussões na elaboração das propostas econômicas das Proponentes, solicita-se informações sobre quais são as condicionantes ambientais já determinadas pelos órgãos ambientais em relação ao Sistema Rodoviário, bem como o cronograma e o andamento de cumprimento de tais condicionantes. Adicionalmente, favor disponibilizar as licenças ambientais, bem como outros documentos relevantes, para que as Proponentes possam avaliar corretamente as obrigações, sua extensão e os riscos decorrentes dessa previsão contratual, a fim de preservar a transparência e publicidade das informações da Concessão. "

**Respostas:** É de responsabilidade da Concessionária o cumprimento de todas as condicionantes já existentes, ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis, inclusive referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, e arcar com a integralidade dos custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou pelo Poder Concedente, observando o compartilhamento de risco previsto na subcláusula 5.7 do Contrato. As informações sobre o licenciamento ambiental utilizadas no Estudo de Viabilidade constam no Tomo II – Estudos Ambientais.

Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial.

#### **21. Minuta de Contrato Cláusulas 13.4 e 19.6.**

Nos termos da cláusula 19.6 da minuta de Contrato, as Receitas Extraordinárias obtidas ao longo da concessão serão integralmente destinadas à Concessionária, após deduzidos somente os Recursos Vinculados, nos termos previstos Contrato. Nesse âmbito, entende-se que as Receitas Extraordinárias poderão ser livremente utilizadas e movimentadas pela futura Concessionária. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. "

**Respostas:** Sim. Conforme a Cláusula 19.6, as Receitas Extraordinárias, depois de deduzidos os Recursos Vinculados, são integralmente destinadas à Concessionária. Dessa forma, uma vez efetuada essa dedução, a Concessionária poderá utilizá-las e movimentá-las livremente, nos termos e condições previstos no Contrato.

#### **22. Minuta de Contrato Cláusula 1.2.6. Regulamentos de Concessão Rodoviária da ANTT ("RCR")**

Conforme estipulado pela Cláusula 1.2.6. da Minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, no que concerne a requisitos técnicos, prevalecerá as

disposições da regulamentação vigente. Por outro lado, de acordo com o art. 4º, do Regulamento de Concessões Rodoviárias nº 1 (""RCR 1""), na hipótese de divergência entre o contrato e a regulamentação da ANTT, serão observadas as seguintes regras: "Art. 4º Em caso de divergência entre a regulamentação da ANTT e o contrato de concessão, devem ser observadas as seguintes regras: i. o contrato de concessão prevalece sobre a regulamentação da ANTT nas matérias em que discipline expressamente; ii. caso o contrato de concessão não discipline suficientemente a matéria, a regulamentação da ANTT deve ser aplicada supletivamente, desde que não contrarie as disposições do contrato; iii. no que o contrato de concessão for omissivo, aplica-se a regulamentação da ANTT." Diante do exposto, entende-se:

- I. No caso de divergência entre as disposições contratuais e as normas das ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato;
- II. No caso de o contrato de concessão não disciplinar suficientemente da matéria, a regulamentação da ANTT deve ser aplicada supletivamente; e
- III. No caso em que o contrato de concessão for omissivo, aplica-se a regulamentação da ANTT.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer."

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Quanto à interpretação do Contrato, seus Anexos e a regulamentação da ANTT, o Contrato prevê na Cláusula 1.2 tratamento específico em caso de divergências. O RCR 1 apresenta, de forma complementar, entendimento auxiliar e harmônico com o disposto no Contrato. No tocante ao questionamento formulado, cabe destacar que, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente. Além disso, no caso de o contrato de concessão não disciplinar suficientemente a matéria, a regulamentação da ANTT deve ser aplicada supletivamente, desde que não contrarie as disposições do Contrato.

### **23. Minuta de Contrato Cláusula 6.2.6.**

Conforme a cláusula 6.2.6 do Contrato, é estabelecido que eventuais invasões posteriores à Data de Assunção deverão ser impedidas pela Concessionária, não estando sujeitas ao regramento do Compartilhamento de Risco de Desapropriação e Desocupações. Não obstante a responsabilidade de verificar e notificar o Poder Concedente sobre eventuais invasões, ressalta-se que não há delegação à Concessionária de atos de polícia administrativa, a qual é prerrogativa privativa da administração pública, de modo que apenas lhes seriam delegados atos meramente materiais de acompanhamento e verificação de situações irregulares. Dessa forma, entende-se que, sendo a Concessionária diligente e, por sua vez, sendo o Poder Concedente devidamente notificado e tendo

havido omissão das autoridades públicas, é indevido que os custos relacionados à remoção e/ou realocação dos invasores fique à cargo do Concessionário, de modo que seu valor deverá ser computado para fins de aplicação do Mecanismo de Compartilhamento de Riscos. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Todo e quaisquer custos referente às invasões posteriores à assunção deverão ser arcados exclusivamente pela concessionária, incluindo todas as medidas necessárias para a desocupação e manutenção da integridade da faixa de domínio, inclusive judiciais.

#### **24. Minuta do Contrato Cláusula 21.2.3 (iii)**

Conforme estipulado pela Cláusula 21.2.3 (iii), o Poder Concedente ficará responsável pelos impactos positivos ou negativos decorrentes da implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow (ou outro que venha a existir), abrangendo, inclusive, o aumento de receita e de evasão decorrente da implantação dessa modalidade. Contudo, a Cláusula 19.6.2 estabelece obrigações para a Concessionária decorrentes da instituição do Free Flow, especificamente fornecimento de informações, custos e providências relativas à postagem de autos de infração lavrados pela ANTT e fornecimento de meios eletrônicos. Assim, para fins de nivelamento na formulação das propostas econômicas, entende-se que os custos diretos e indiretos relacionados à identificação do usuário infrator e da postagem dos autos de infração, tais como ressarcimento e tempo para arrecadação, serão de responsabilidade da Concessionária. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. "

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Esses custos não devem ser considerados na proposta econômico-financeira se a concessionária não pretende fazer a migração por sua conta e risco. No caso de migração para a modalidade Free Flow por determinação do Poder Concedente, esses custos serão objeto de reequilíbrio, por ser um risco assumido pelo Poder Concedente na cláusula 21.2.3 (iii). A mesma orientação vale para a substituição dos sistemas indicados na cláusula 18.7.4, pois os custos também serão objeto do reequilíbrio econômico-financeiro, na forma da regulamentação indicada na cláusula 18.7.5

#### **25. Minuta do Contrato Cláusula 21.5.2. (i)**

Segundo a Cláusula 21.5.2. (i) do Contrato, o Poder Concedente arcará pelos riscos atrelados ao atraso na elaboração e assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens à Concessionária. Nesse sentido, em um eventual atraso na assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, por ato ou fato imputável ao Poder Concedente, entende-se que as

eventuais receitas não auferidas pela Concessionária entre o prazo inicial previsto para assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens até a sua efetiva assinatura, dará causa ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer."

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Em caso de eventual atraso na entrega do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, a Data de Assunção da Concessão será postergada, assim como o início das obrigações contratuais, de forma que o equilíbrio econômico-financeiro do contrato será preservado.

#### **26. Minuta do Contrato Cláusula 7.2.4.**

A cláusula 7.2.4. da Minuta do Contrato estabelece que os eventuais atrasos na análise dos projetos por parte da ANTT, não serão imputados à Concessionária, caso estes forem apresentados em conformidade com as Normas Técnicas, o Contrato e os normativos da ANTT. Contudo, a referida cláusula faz a ressalva de que, mesmo que os projetos tenham sido apresentados em conformidade com as normas técnicas, poderá ser aplicado um Desconto de Reequilíbrio. Tendo em vista que o risco dos eventuais atrasos na análise dos projetos, por parte da ANTT, não é imputado à Concessionária, caso estes forem apresentados em conformidade com as Normas Técnicas, não há cabimento de se aplicar um desconto de reequilíbrio para desfavorecê-la, motivo pelo qual a referida ressalva deve ser excluída da cláusula 7.2.4. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. "

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Nos termos da subcláusula 7.2.4., não caberá aplicação de penalidade à Concessionária no caso de atrasos da ANTT, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio por eventual atraso nas obras causado pela não aprovação do projeto no prazo. Destaca-se que a finalidade do Desconto de Reequilíbrio é manter a equivalência contratual entre os serviços prestados e a sua remuneração, não constituindo penalidade imposta à Concessionária.

#### **27. Minuta de Contrato Cláusula 21.5.1. (v)**

Nos termos da Cláusula 21.5.1.(v), a Concessionária será responsável pelas "alterações nos procedimentos, métodos, regras e instrumentos para o fornecimento de dados e informações relativos à operação do Sistema Rodoviário, inclusive quanto à tecnologia a ser utilizada, mesmo que essas alterações sejam determinadas pela ANTT." Ocorre que a alteração unilateral realizada pelo Poder Concedente que afete o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato enseja sua revisão, nos termos do art. 9º §4º da Lei Federal nº 8.987/1995. Sendo assim, entende-se que

havendo determinação pela ANTT de implementação de nova tecnologia para atendimento de procedimentos regulatórios, métodos, regras e instrumentos para o fornecimento de dados e informações que impacte os custos da Concessionária, deverá haver reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. "

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. A subcláusula 21.5.1 (v) elenca como custos alocados à Concessionária aqueles relacionados a procedimentos, métodos, regras e instrumentos para o fornecimento de dados e informações relativos à operação do Sistema Rodoviário, e não aqueles relacionados à implementação de novas tecnologias que envolvam a aquisição de novos equipamentos e a realização de investimentos não previstos, que poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

#### **28. Minuta de Contrato Cláusula 7.1 e 7.2.3.**

De acordo com as cláusulas 7.1 e 7.2.3 da Minuta de Contrato, a Concessionária deverá elaborar e manter atualizados os projetos executivos para a execução das obras da Concessão, bem como assumir os custos decorrentes dessas atualizações, as quais deverão atender integralmente aos prazos e condições previstos no PER e nos regulamentos da ANTT. Apesar da responsabilidade da Concessionária pelos custos associados à atualização dos projetos executivos, entende-se que, caso haja solicitação de alterações e ajustes exclusivamente por parte do Poder Concedente, os custos correspondentes serão de responsabilidade do próprio Poder Concedente e não da Concessionária. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. "

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Caso as alterações nos projetos determinadas pela ANTT sejam enquadradas como fato da administração ou que efetivamente alterem o escopo inicialmente contratado, os custos deverão ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em sua integralidade. Contudo, se as alterações determinadas pela ANTT se restringirem ao enquadramento dos projetos às exigências legais, contratuais, regulamentares normativas ou a quaisquer outros requisitos que o contrato seja vinculado, segue-se a regra ordinária de compartilhamento entre as partes.

#### **29. Minuta de Contrato Cláusula 1.3**

A cláusula 1.3 da Minuta do Contrato estabelece que a Tarifa Básica de Pedágio a ser considerada para elaboração da Proposta Econômica é de "R\$ 0,35513/km (trinta e cinco mil, quinhentos e treze centésimos de milésimos de real por quilômetro) para Trechos Homogêneos de pista dupla,

correspondentes ao valor básico da tarifa de pedágio para a categoria 1 de veículos, referenciadas a janeiro de 2023 “. Dessa forma, entende-se que, para formulação da proposta, as licitantes deverão considerar o valor de R\$ 0,35513/km sem a devida atualização. Em sequência, antes da assinatura do contrato, o valor será devidamente atualizado para a data base de fevereiro de 2025. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. O valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser ofertada pela proponente deverá considerar a Data-base de Janeiro de 2023, que será corrigida nos termos do contrato, quando do início efetivo da cobrança.

### 30. N/A

Tendo em vista que: (i) o prazo da solicitação de esclarecimentos se encerra em 24.02.2025; e (ii) parte relevante dos estudos de campo – tráfego e avaliação de engenharia para orçamentação – estarão em andamento após essa data; entende-se que será concedida uma data intermediária para novas solicitações de esclarecimentos antes da data estipulada para disponibilização das respostas, em 26.03.2025, dado que é natural desses processos que as dúvidas surjam à medida que os estudos sejam finalizados. Favor confirmar se nosso entendimento está correto.

**Respostas:** É necessário um prazo determinado e considerado razoável para envio dos pedidos de esclarecimentos, assim como para a análise dos pedidos de esclarecimentos, tendo em vista a complexidade de um projeto de concessão de infraestrutura rodoviária e as centenas de pedidos que se costumam receber. No caso deste projeto, foram 35 dias corridos para o envio dos pedidos de esclarecimentos (de 21/01 a 24/02) e foram recebidos mais de 450 pedidos. O prazo de 35 dias é considerado razoável e está dentro da média do prazo das concessões de rodovias licitadas recentemente (algumas até com prazo inferior, de 10 dias úteis, ex. BR-381/MG).

### 31. Minuta do Contrato Cláusula 12.2

A minuta de contrato define na cláusula 12.2 que “será destinado à Conta de Retenção o valor correspondente a 3% (três por cento) da Receita Bruta ao longo de todo o Prazo da Concessão”. Entretanto, o MEF referencial considera uma alíquota de 2,00%, superestimando o retorno do projeto. Favor confirmar se o entendimento a respeito do MEF está correto. Em caso positivo, favor esclarecer se a alíquota indicada no contrato será corrigida para 2,00%. ”

**Respostas:** O entendimento está incorreto. O Modelo Econômico-Financeiro prevê, além da alíquota de 2,00%, expressamente destinada a recursos vinculados, uma alíquota adicional de 1,00% para ações voltadas ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente, que, conforme a

Cláusula 12 da Minuta do Contrato, integra as finalidades da rubrica de recursos vinculados. Dessa forma, o percentual total de 3,00% está correto.

### **32. Anexo 16 - Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis**

O Anexo 16 - Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis define os procedimentos básicos para operacionalizar o compartilhamento de risco, entre a Concessionária e o Poder Concedente, em função da aprovação pela ANTT de dispêndios relativos ao Risco Compartilhado e seus impactos econômico-financeiros, em especial ao Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis. O Anexo 16 também define que, caso o projeto executivo relativo às obras do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis e do Tratamento de Segmento Obstruído contendo os elementos construtivos e planilha de quantitativos e preços dos serviços a serem executados com orçamento específico relativo ao escopo com Risco Compartilhado (Projeto Executivo do Risco Compartilhado), aprovado pela ANTT varie em relação ao valor especificado no item 2.4, a obra será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, na proporção de 90% (noventa por cento), em favor da Concessionária, se positiva, ou do Poder Concedente, se negativa. Por fim, o item 2.6 menciona que Concessionária deverá apresentar o Projeto Executivo do Risco Compartilhado no mesmo prazo estabelecido para o envio de anteprojetos conforme a subcláusula 7.5 do Contrato, e nas condições previstas no Contrato e no PER. Contudo, entende-se que a avaliação da qualidade do projeto executivo deve avaliar o rigor técnico, preços considerados e metodologia utilizada. De igual modo, tendo em vista a figura do Verificador Independente, entende-se

- i. Que seria necessária a sua avaliação do projeto antes que esse passasse pelo crivo da ANTT.
- ii. Portanto, que a decisão em concordar ou discordar do Projeto Executivo do Risco Compartilhado será uma decisão unilateral da ANTT independente do rigor técnico utilizado para sua elaboração, preços, metodologia e aprovação do verificador independente;
- iii. que de modo a garantir imparcialidade e na busca pelo melhor resultado ao interesse público, será possível estabelecer um comitê técnico entre dois representantes da ANTT, dois da Concessionária e um do Verificador Independente, Comitê esse que será responsável por avaliar tecnicamente o Projeto Executivo, sob as melhores regras, critério e requisitos disponíveis sobre o tema. De modo que somente após essa fase, a ANTT tomará a decisão em concordar ou discordar do Projeto Executivo do Risco Compartilhado; e, por fim,
- iv. que, considerando que o PER VOLUME II menciona que Eventual solução técnica alternativa à implantação do túnel deverá garantir: a. Atendimento às características geométricas descritas

no Item 3.2.9 – “Parâmetros técnicos”; b. Atendimento às necessidades operacionais e ambientais, tais como velocidade regulamentar, fluidez e tempo de percurso similar ao traçado referencial disponibilizado, a Concessionária poderá apresentar um Projeto Executivo do Risco Compartilhado alternativo que eventualmente também possa ser aceito pela ANTT e fazer jus ao Risco Compartilhado.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. "

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. i - As atribuições do Verificador encontram-se descritas na minuta de Contrato. No que diz respeito aos projetos, a entrega do Verificador está disciplinada na subcláusula 7.11. ii - Conforme disposto na minuta de Contrato, as entregas do Verificador não elidem ou limitam os poderes e as competências da ANTT, além de não vincularem sua análise e decisão. iii - Nos termos da subcláusula 43.4, poderá ser estabelecido Comitê de Prevenção e Solução de Disputas (dispute board), em caráter ad hoc, caso seja de interesse de ambas as Partes (Concessionária e ANTT). O Comitê, que somente poderá emitir recomendações relativas a questões de natureza técnica, terá composição e procedimentos conforme estabelecidos no contrato e na regulamentação vigente. iv - O entendimento está correto.

### **33. Itens 8.3.4 e 8.4 do Edital Cláusula 18.2.1 da Minuta do Contrato**

O Edital define que a primeira parcela da integralização do capital social mínimo obrigatório é condição prévia para a assinatura do Contrato pela Adjudicatária. Contudo, o item 8.4 do Edital e a cláusula 18.2.1 da minuta do Contrato definem que a segunda parcela deverá ser integralizada antes do início da cobrança da Tarifa de Pedágio nas novas praças de pedágio, sem apresentar um cronograma de integralização dessa parcela até uma data final. Favor esclarecer se será disponibilizado cronograma para integralização da segunda parcela do capital social mínimo e qual a data limite para conclusão dessa operação. "

**Respostas:** Conforme previsto no item 8.4 do Edital e na cláusula 18.2.1 da minuta do Contrato, a integralização da segunda parcela do capital social mínimo obrigatório deverá ocorrer antes do início da cobrança da Tarifa de Pedágio nas novas praças. O Edital não estabelece um cronograma específico para essa integralização, mas vincula sua realização às condições necessárias para o início da cobrança da tarifa.

### **34. Item 8.3.5 do Edital**

O item 8.3.5 do Edital define que: “Caso ocorra captação líquida de capital de terceiros para o Aporte de Recursos Vinculados antes da assinatura do Contrato, o capital social a ser subscrito e

integralizado será reduzido proporcionalmente ao valor de captação líquida de capital de terceiros até o limite de 50% (cinquenta por cento) do valor relativo ao Aporte de Recursos Vinculados” Contudo, a cláusula não é clara ao determinar se a redução tratada é relativa ao Aporte de Recursos Vinculados ou a integralização do capital social remanescente. A interpretação da cláusula leva ao entendimento que a redução se dará sobre o valor total do capital social a ser integralizado considerando, proporcionalmente, o valor da captação líquida, tendo como limite 50% do valor relativo ao Aporte de Recursos Vinculados. Favor confirmar se nosso entendimento está correto. "

**Respostas:** O entendimento não está correto. A redução em questão se aplica apenas ao valor do capital social a ser integralizado relativo ao Aporte de Recursos Vinculados.

### **Protocolo 50505.011340/2025-10**

Recebido em 24 de fevereiro de 2025 - 18:24:45

#### **1. Edital**

O projeto ora em análise decorre de uma série de alterações efetivadas em relação ao projeto inicialmente submetido à participação social. Contudo, a presente modelagem não corresponde ao mesmo escopo, à extensão do trecho, aos valores de CAPEX/OPEX, à tarifa básica, à matriz de riscos, ou mesmo ao prazo da modelagem inicial. Em verdade, o que se vislumbra é um projeto totalmente diverso daquele outrora submetido à participação social. Diante disso, qual o subsídio jurídico apto a demonstrar que o projeto submetido à participação social em 2021 pode ser utilizado para a atual modelagem?

**Respostas:** Entende-se que o questionamento encaminhado não constitui pedido de esclarecimento acerca da interpretação a ser dada ao regramento contratual estabelecido. Portanto, não será atendida a solicitação de exemplificação de funcionamento do mecanismo. Saliencia-se que o seu funcionamento está claramente disposto no Anexo 6 da minuta do Contrato, bem como através dos outros pedidos de esclarecimentos respondidos.

#### **2. Edital – Cláusulas 6.1, 9.1.2, (i), e 15.2 Edital**

Entendemos que as procurações de que trata os itens 6.1, 9.1.2, (i), e 15.2 poderão se dar tanto por instrumento público quanto particular. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento está correto.

### 3. Edital – Cláusula 10.3

O item 10.3, (ii), do Edital rege que a Proposta Econômica da licitante deverá considerar a incidência de alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária, referente ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN para todos os Municípios. Contudo, aos 16 de janeiro de 2025, foi publicada a Lei Complementar Federal nº 214/2025, que promove, gradualmente, a substituição de PIS, COFINS, IOF-Seguros, IPI, ICMS e ISS por dois impostos, o IBS (Imposto Sobre Bem e Serviços, de competência compartilhada entre estados, municípios e o Distrito Federal) e a CBS (Contribuição Sobre Bens e Serviços, de competência da União). O IBS e a CBS são marcados pelo princípio da não cumulatividade. As operações anteriores geram créditos a serem abatidos nas posteriores. O Edital foi publicado em 20 de janeiro de 2025, quatro dias após a promulgação da reforma tributária. De acordo com o item 10.3, (x), do Edital, a Proposta Econômica Escrita deverá considerar como premissa “a legislação vigente na data da Proposta Econômica Escrita, para efeito de riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais”. De acordo com o item 10.3, (vii), do Edital, a Proposta Econômica deverá considerar como premissa “o valor dos investimentos previstos no PER serão objeto de desconto dos benefícios fiscais do REIDI, no momento da habilitação inicial no regime até o final do prazo da concessão”. Ademais, o item 21.3.2 da Minuta de Contrato atribui ao Poder Concedente a responsabilidade por riscos decorrentes da criação e alteração de tributos. Diante de todo o exposto, cumpre-nos solicitar os seguintes esclarecimentos:

- a) Em nosso entendimento, levando em consideração que o EVTEA que fundamentou os cálculos que resultaram na tarifa básica de referência da licitação, e pelas premissas de consideração de ISSQN a 5% e aplicação do REIDI no Capex, a legislação vigente a ser considerada para a formulação de proposta é aquela anterior à vigência do CBS e IBS. Nosso entendimento está correto?
- b) Está correto entender que a alteração da lei para reforma tributária do CBS e IBS é um risco assumido pelo Poder Concedente, e que qualquer impacto será tempestivamente reequilibrado pelo Poder Concedente, nas formas previstas em lei?
- c) Está correto entender que eventual benefício anterior que o REIDI gere, por conta do efeito da entrada em vigência da reforma tributária, caso cause uma majoração dos valores dos investimentos, é um risco assumido pelo Poder Concedente, nos termos da Cláusula 21.3.2 da Minuta de Contrato, e que qualquer impacto será tempestivamente reequilibrado pelo Poder Concedente, nas formas previstas em lei?
- d) Está correto entender que eventual extinção do benefício fiscal do REIDI, por qualquer período entre o início da concessão e o final do prazo da concessão, por causar a majoração dos

valores dos investimentos, é um risco assumido pelo Poder Concedente, nos termos da Cláusula 21.3.2 da Minuta de Contrato, e que este impacto será tempestivamente reequilibrado pelo Poder Concedente, nas formas previstas em lei?

e) O Modelo Econômico-Financeiro da Concessão não considera que os preços de serviços e materiais poderão ser majorados por conta do CBS e IBS. Está correto entender que eventuais sobrecustos que se observem no Opex e Capex da concessionária, decorrentes da reprecificação dos fornecedores pelos materiais e pelos serviços, poderão ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos da Cláusula 21.3.2, sendo um risco assumido pelo Poder Concedente?

f) Em atenção do disposto na Cláusula 21.3.2 da Minuta de Contrato e levando em consideração que a nova sistemática tributária incidirá por maior parte da vigência contratual e para evitar a necessidade de múltiplos processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, entendemos que a atualização dos estudos de viabilidade para considerar o novo regime tributário auxiliaria o Poder Concedente na busca pela proposta mais justa. Nesse sentido, questiona-se se a decisão por manter preceitos que permanecerão desatualizados durante a vigência da concessão foram ponderados em observância ao disposto no art. 20 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro.

g) Caso os impactos da alteração tributária pela inclusão do CBS e IBS reduzam a receita líquida da concessionária e aumente os desembolsos com investimentos, e eventual reequilíbrio seja feito por prazo ou receita futura, havendo reequilíbrio econômico de longo prazo, mas causando desequilíbrio financeiro de curto ou médio prazo, é correto entender que o Poder Concedente poderá rever o cronograma de investimentos de modo a reperfilar as obrigações e manter a financiabilidade da concessionária, sem que aplique penalidades por esta postergação de investimentos?

**Respostas:** a) Não, o entendimento não está correto. A Proposta Econômica apresentada pela proponente deve levar em conta a legislação vigente na data de apresentação da Proposta.

b) Sim, o entendimento está correto. O risco pela mudança da legislação tributária será assumido pelo Poder Concedente, desde que seja comprovado o seu impacto direto na Concessão.

c) Sim, o entendimento está correto. O risco pela mudança da legislação tributária será assumido pelo Poder Concedente, desde que seja comprovado o seu impacto direto na Concessão.

d) Sim, o entendimento está correto. O risco pela mudança da legislação tributária será assumido pelo Poder Concedente, desde que seja comprovado o seu impacto direto na Concessão.

e) Sim, o entendimento está correto. Deve-se atentar para a data da proposta, pois ela é o marco temporal para a alteração de vigência legislativa. O risco pela mudança da legislação tributária será assumido pelo Poder Concedente, desde que seja comprovado o seu impacto direto na Concessão.

f) O questionamento apresentado não se relaciona à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame.

g) é necessário a análise do caso concreto e os possíveis impactos da mudança da legislação tributária diretamente na Concessão para se avaliar a necessidade de se rever o cronograma de investimentos. De toda forma, será considerada a cláusula 22.3.2.

#### **4. Edital – Cláusulas 13.3.2**

De acordo com o item 13.3.2 do Edital, será verificada a diferença entre os percentuais de desconto ofertados, sendo habilitadas para a Etapa de Viva-Voz a Proponente classificada preliminarmente em primeiro lugar e as Proponentes que tenham ofertado Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio até 20% (vinte por cento) inferior em termos relativos, ou com diferença nominal de até 5% (cinco por cento) em relação ao maior desconto apresentado, o que resultar em maior abrangência. Nesse sentido:

- a) Entendemos que “em termos relativos” significa multiplicar a melhor proposta por (1-20%) para se encontrar uma das notas de corte de referência;
- b) Entendemos que “diferença nominal” significa subtrair 5% da melhor proposta apresentada;
- c) Entendemos que o termo “maior abrangência” significa a situação que gerar a maior ou igual quantidade de participantes para a próxima fase (“Etapa de Viva-Voz”), na aplicação de ambos os critérios de corte citados em (a) e (b).
- d) Para confirmar o entendimento, em um cenário hipotético de 4 proponentes, com o seguintes descontos: (1) 7,00%; (2) 6,00%; (3) 4,00%; e (4) 1,00%, as notas de corte seriam, para o critério (a) de 20% em termos relativos =  $7\% * (1-20\%) = 5,6\%$ ; e para o critério (b) de 5% em termos nominais seria =  $7\% - 5\% = 2\%$ , onde pelo critério de maior abrangência classificar-se-iam todas as Proponentes com Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio acima de 2,00%, por ser a nota de corte mais abrangente e permitir serem classificadas as Proponentes: (1) 7,00%; (2) 6,00%; e (3) 4,00%.

Favor confirmar se nossos entendimentos estão corretos, apresentando a interpretação adequada em caso negativo.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Serão habilitadas para a Etapa de Viva-Voz a Proponente classificada preliminarmente em primeiro lugar e as proponentes que tenham ofertado Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio até 20% (vinte por cento) inferior em termos

relativos, ou com diferença nominal de até 5 pontos percentuais em relação ao maior desconto apresentado, conforme exemplo a seguir:

CENÁRIO:

| Proponente | Desconto |
|------------|----------|
| A          | 7%       |
| B          | 6%       |
| C          | 5,5%     |
| D          | 2%       |

Neste cenário, considerando o critério que elege para a Etapa de Viva-Voz a proposta apresentada pela proponente classificada em primeiro lugar e as demais que tenham ofertado Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio até 20% inferior, apenas as duas primeiras colocadas participariam da Etapa de Viva-Voz. Já pelo critério que elege para a Etapa de Viva-Voz a proposta apresentada pela proponente classificada em primeiro lugar e as demais que tenham ofertado proposta com a diferença nominal de até 5 pontos percentuais em relação ao maior desconto apresentado, todas as proponentes poderiam participar. Portanto, seria observado o segundo critério (5 pontos percentuais), visto que resultará em maior abrangência.

## **5. Edital – Cláusula 16.3**

Ao tratar sobre as etapas de Homologação, Adjudicação e Assinatura do Contrato, foi estipulado no item 16.3, (ii), do Edital que, no prazo de 40 (quarenta) dias, como condição à assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar prova de constituição da SPE, subsidiária integral ou holding. Acerca da constituição da SPE, em atenção à celeridade a ser adotada, entendemos que a Proponente poderá valer-se da estrutura de empresa constituída anteriormente, mediante sua adaptação à forma de Sociedade por Ações, empreendendo os ajustes necessários em seu Estatuto Social para que corresponda ao Edital e à Minuta de Contrato, ajustar seu capital subscrito e efetuar integralização de capital nos termos do Edital, bem como descrever a estrutura acionária e de gestão considerada para a SPE. Respeitadas estas exigências, considerar-se-á atendida a exigência de provar a constituição da SPE, nos termos do item 16.3, (ii), do Edital, ainda que mediante utilização de empresa previamente constituída. Favor confirmar se o entendimento está correto.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto, desde que sejam atendidos os requisitos estabelecidos no Edital.

## 6. Edital – Cláusulas 16.3, 16.5 e 16.6

As Cláusulas editalícias em questão estabelecem os procedimentos a serem adotados pela Adjudicatária previamente à assinatura do Contrato, bem como as sanções aplicáveis em caso de recusa em assinar o Contrato ou em caso de rejeição, pela ANTT, das justificativas suscitadas para o pedido de prorrogação do prazo previsto na Cláusula 16.3. Diante do exposto, questiona-se:

a) Considerando a gravidade das sanções previstas na Cláusula 16.6.2, entende-se que só não serão aceitos pela ANTT pedidos de prorrogação de prazo quando a culpa pelo não cumprimento do prazo for única e exclusivamente imputável à Adjudicatária, sendo presumidamente aceitáveis as justificativas que demonstrarem que o atraso decorreu em razão de atos de terceiros. Está correto o nosso entendimento?

b) O Edital não estipula um prazo determinado para a referida prorrogação. Nesse sentido, havendo motivo justificado, entendemos que o prazo será aquele necessário para que todas as providências sejam devidamente cumpridas. Está correto o entendimento?

c) O Edital não estipula limites de vezes para a referida prorrogação. Entendemos que caso ocorram fatores externos alheios ao controle da Adjudicatária que prejudiquem o cumprimento do prazo, poderão haver sucessivas prorrogações. O entendimento está correto?"

**Respostas:** a) o entendimento está correto. b) e c): O entendimento está parcialmente correto. A previsão do item 16.6 não estabelece a quantidade de vezes, e nem por qual período de tempo, o prazo para assinatura do Contrato poderá ser prorrogado. No entanto, o pedido deve ser feito durante seu transcurso com a necessária motivação justificada, a ser aceita pela ANTT.

## 7. Edital – Item 16.8

Diante do teor do item 16.8 do Edital, entendemos que eventual julgamento dos Processos nº 1003618-57.2017.4.01.3400 e 1025293-08.2019.4.01.3400 em favor da atual concessionária podem ensejar a revogação ou a declaração de nulidade do Leilão e, conseqüentemente, do eventual Contrato de Concessão que venha a ser assinado antes do trânsito em julgado das referidas ações. Está correto o nosso entendimento?

**Respostas:** Todos os atos referente ao certame serão realizados na forma da legislação vigente e nos dispositivos editalícios.

## 8. Edital – Anexo 5

Em que pese a exigência de apresentação de certidão negativa de pedido de recuperação judicial pelos licitantes para fins de habilitação econômico-financeira, entendemos que, em consonância ao disposto no art. 69 da Lei Federal nº 14.133/2021, bem como em atenção à jurisprudência dos tribunais superiores (STJ, RE 1.826.299/CE), será permitida a participação de licitantes em recuperação judicial que apresentem plano de recuperação judicial devidamente aprovado e homologado pelo juízo competente. Está correto nosso entendimento?

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. A certidão de falência, autofalência e recuperação judicial deve ser emitida com seu efeito negativo.

## 9. Parte VII – Minuta de Contrato

Como se sabe, o trecho da Região Metropolitana do Rio de Janeiro enfrenta diversos alagamentos que comprometem severamente o fluxo do tráfego na rodovia objeto da presente concessão. Diante disso, favor esclarecer quais medidas foram previstas para eliminar ou ao menos mitigar os riscos de alagamentos."

**Respostas:** O estudo considerou uma implantação de um sistema de drenagem mais robusto nos segmentos da RMRJ, visando minimizar os danos de eventuais alagamentos da região. Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial.

## 10. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 1.1.1 (xix)

O item 1.1.1, (xix), define o termo "Conta de Ajuste" como "conta bancária de titularidade da Concessionária e de movimentação restrita, aberta perante o Banco Depositário e movimentada somente com autorização da ANTT, utilizada para o depósito de valores gerados pela Concessão e para o recebimento de aportes de terceiros, públicos ou privados e, permitida sua utilização no âmbito do Ajuste Final de Resultados, do Desconto de Usuário Frequentado e de reequilíbrios econômico-financeiros, na forma deste Contrato". Tendo em vista a ausência de definição na Minuta de Contrato, solicita-se esclarecimentos sobre quais recursos constituiriam "aportes de terceiros" e deverão, obrigatoriamente, ser direcionados à Conta de Ajuste da Concessão."

**Respostas:** Conforme se verifica na minuta de contrato, especialmente nas subcláusulas 8.1.8 e 12.1, dentre as hipóteses admitidas de aportes de terceiros estão os recursos posteriormente ressarcidos referentes às atividades de remoção ou realocação de Interferências e aportes

provenientes de outros contratos de concessão. Todavia, quaisquer outros aportes não expressamente previstos que porventura sejam realizados por terceiros na concessão, como por exemplo aqueles correspondentes a valores de indenização devidos à União, deverão ser realizados por meio da Conta de Ajuste.

#### **11. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 1.1.1(cv)**

Considerando a majoração do percentual de reclassificação tarifária frente ao modelo submetido à avaliação pelo TCU, a manutenção da data-base dos valores orçados, assim como a ausência de previsão de novos investimentos, questiona-se a razão para majoração da Tarifa Básica de Pedágio.

**Respostas:** Entende-se que o questionamento encaminhado não constitui pedido de esclarecimento acerca da interpretação a ser dada ao regramento contratual estabelecido.

#### **12. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusulas 3.1 e 3.2**

A Cláusula 3.1 dispôs que o Prazo da Concessão será de 30 (trinta) anos contados a partir da Data da Assunção, caracterizada pela assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. Já em 3.2, foi disposto que poderá ser prorrogado por uma única vez, inclusive de forma antecipada, a critério do Poder Concedente e de comum acordo com a Concessionária, por no máximo 30 (trinta) anos, nos termos da legislação vigente e em conformidade com os critérios e procedimentos estabelecidos em normativo específico. Já em 3.3, foi estabelecido que, nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assumira o objeto do Contrato, o prazo de vigência poderá ser estendido nos termos da legislação, com anuência da Concessionária e mediante celebração de termo aditivo, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço. Quando envolver Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro, um dos Meios para a Recomposição previstos na cláusula 22.3.1 do Contrato, envolve (vi) alteração do prazo de concessão, por no máximo 5 (cinco) anos. Já na Cláusula 3.7, foi estabelecido que as alterações do Prazo da Concessão, estabelecidos nas subcláusulas 3.2 e 22.3.1(vi), estão limitadas à vigência total máxima do Contrato de 60 (sessenta) anos. Diante do exposto, questiona-se:

a) Entendemos que poder ser prorrogado por uma única vez por 30 anos, na essência do disposto no contrato, o que se dispôs é que o presente contrato poderá ter no máximo 60 anos de prazo de concessão. Neste sentido, caso uma prorrogação seja feita por 15 anos, num momento futuro ela poderá ser novamente prorrogada por 15 anos, de forma que o prazo total de prorrogação seja no limite de 30 anos. Está correto o atendimento?

b) Entendemos que para os casos de extensão do prazo para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, nos termos da Cláusula 22.3, (vi), o limite de 5 (cinco) anos é aplicável para cada evento de desequilíbrio, de modo que é possível que o prazo contratual seja estendido em mais de 5 (cinco) anos para fins de reequilíbrio. O entendimento está correto?

c) No caso de ser efetivada a prorrogação pelos 30 anos permitidos, ao final dos 60 anos, entendemos que conforme cláusula 3.3 do Contrato, não será considerada no limite de 60 anos (Cláusula 3.2) este prazo adicional que a Concessionária incorrerá caso aceite continuar operando até que a nova licitação torne efetiva a assunção do sistema rodoviário pelo novo operador rodoviário que venceu a licitação. Está correto o entendimento?

d) Considerando a extensão de prazo para fins de reequilíbrio prevista na Cláusula 22.3.1, (vi), entendemos que (i) a sua aplicação não impede a prorrogação indicada na cláusula 3.2; (ii) poderão ser realizadas alterações de prazo indicada na cláusula e 22.3.1, (vi), ao longo do contrato, tantas as vezes que for necessário e conveniente para a ANTT, e desde que em cada evento individual de recomposição o prazo aditado não supere 5 (cinco) anos, e que a soma dos prazos aditados em diferentes eventos de recomposição de reequilíbrio não supere 30 (trinta) anos (cláusula 3.2), para que não haja conflito entre ambos os dispositivos. Neste sentido, entendemos que, somando-se todos os efeitos, de todos os casos de alteração de vigência contratual, independente da origem e da forma de sua aplicação, no final, a vigência total do Contrato será de até 60 (sessenta) anos, na forma da cláusula 3.7. Estão corretos os entendimentos aqui colocados?"

**Respostas:** a) Não, o entendimento não está correto. O contrato poderá ser prorrogado por uma única vez, por no máximo 30 (trinta) anos.

b) Não, o entendimento não está correto. A extensão do prazo para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato será de, no máximo, 5 (cinco) anos, independentemente da quantidade de pleitos de reequilíbrio, respeitada a vigência máxima total de 60 (sessenta) anos do contrato, conforme disposto na cláusula 3.7.

c) Sim, o entendimento está correto. A extensão de prazo do contrato, prevista na cláusula 3.3, não está limitada à vigência máxima total de 60 (sessenta) anos, conforme disposto na cláusula 3.7.

### **13. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 3.2**

Considerando que a possibilidade de prorrogação do Contrato de Concessão é condicionada à expedição de regulamentação específica pela ANTT, nos termos da própria Minuta de Contrato e da Resolução ANTT nº 6.063, de 13 de fevereiro de 2025 (RCR5), a inexistência de critérios pré-definidos compromete a competitividade do certame, em razão da insegurança jurídica que paira

sobre eventual prorrogação ordinária, por prazo até igual ao do período original, não sendo suficiente mesmo a previsão retratada no âmbito da Lei 13.448/2017. Nesse sentido, favor esclarecer quais critérios deverão ser observados pela Concessionária para que faça jus à prorrogação do prazo contratual, nos termos da Cláusula 3.2 da Minuta de Contrato.

**Respostas:** A Prorrogação do Contrato de Concessão depende de regulamentação específica da ANTT. Enquanto não for editado o regulamento, deverá ser atendido o critério de 80% de execução das obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER, conforme apuração da ANTT (Cláusula 3.2.2). A prorrogação também exige que a Concessionária não tenha procedimento de caducidade e cumpra os critérios adicionais de admissibilidade definidos na legislação vigente (Cláusula 3.2.1).

#### **14. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 4.1.1**

Ainda que a Cláusula 4.1.1 estabeleça, de forma genérica, que todos os bens vinculados à operação e manutenção, sejam adquiridos, arrendados ou locados, passarão a integrar a base de bens da concessão, entendemos que algumas atividades de manutenção e conservação, por serem subcontratadas, poderão se valer de equipamentos não sujeitos ao regime de bens reversíveis, pois não necessários ou essenciais à continuidade da prestação dos serviços. Está correto nosso entendimento?

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Os bens adquiridos, arrendados ou locados que integrarão o conceito de Bens Reversíveis são todos aqueles considerados essenciais à prestação do serviço, conforme regulamentação específica da ANTT.

#### **15. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 4.2.1**

Conforme disposto no item (i), alínea (a), da Cláusula 4.2.1 da Minuta de Contrato, o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, cujo modelo integra o Anexo 1, deverá ser firmado em até 1 (um) mês a contar da publicação do extrato do Contrato no DOU. Ademais disso, o Anexo 1 apresenta mero modelo referente ao mencionado Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, sem, contudo, informar os bens que serão transferidos à futura concessionária. Entretanto, conforme disposto no art. 13, § 5º, da Resolução ANTT nº 6.000/2022, a lista de bens que serão arrolados no respectivo Termo deve ser publicada conjuntamente ao Edital. Diante disso, em atenção ao disposto no RCR2, solicita-se que se esclareça como será disponibilizada a lista de bens que integrarão o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. Além disso, levando em consideração que esta informação tem impacto significativo sobre a precificação a ser realizada pelos potenciais licitantes, questiona-se se sua disponibilização observará a retomada dos prazos

inicialmente previstos, conforme disposto no art. 55, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021."

**Respostas:** A subcláusula 4.2.1 da minuta de Contrato dispõe que o Sistema Rodoviário e os Bens da Concessão serão listados e transferidos à Concessionária mediante a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, em até um mês após a publicação do extrato do Contrato no DOU. Esclarece-se que, sem prejuízo de eventual publicação da listagem de bens reversíveis da concessão, informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto à Concessionária atual e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta. Lembramos que a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 do Edital. Adicionalmente, segundo entendimento da subcláusula 4.2.2 da minuta Contrato, a declaração da Concessionária quanto à ciência da natureza e condições dos bens da concessão será manifestada na Data da Assunção, mediante a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferências de Bens.

O subitem 2.5.1 do Edital estipula ainda que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

#### **16. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusulas 4.2.3 e 4.2.4**

Nos termos das Cláusulas em comento, as obras do Poder Concedente não concluídas quando da assinatura do Contrato serão assumidas pela Concessionária, sem direito ao reequilíbrio econômico-financeiro. Entende-se, no entanto, que essas obras se sujeitam aos mecanismos de compartilhamento de riscos previstos contratualmente. Está correto o entendimento?"

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. A assunção e implementação/conclusão das obras pela Concessionária não será objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Contudo, eventos ocorridos durante a execução das obras, cujo fato gerador não seja a obrigação assumida pela concessionária nos termos das cláusulas 4.2.3 e 4.2.4, que comprovadamente afetem o equilíbrio contratual estarão sujeitos aos mecanismos de compartilhamento de riscos, caso aplicáveis.

#### **17. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusulas 4.2.3 e 4.2.4**

Considerando a previsão nas Cláusulas 4.2.3 e 4.2.4, favor disponibilizar as informações minimamente necessárias para precificação quanto às obras do Poder Concedente que deverão ser assumidas pela Concessionária, sem direito a reequilíbrio econômico-financeiro, a exemplo da mensuração do montante que será necessário para conclusão das obras, os projetos aprovados e a fase de execução que se encontra cada intervenção.

**Respostas:** Não existem obras do Poder Concedente em execução no Segmento rodoviário a ser concedido. O conjunto de obras relacionadas à duplicação da pista de descida da Serra de Petrópolis e designadas como Nova Subida da Serra, e que incluem o túnel de 4,6 km parcialmente escavado, iniciado pela concessionária anterior deverá ser amplamente revisto para atender as condições e parâmetros do PER, cabendo à nova concessionária o desenvolvimento do novo projeto e as definições quanto à incorporação das obras executadas.

### **18. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 5.1.3**

A cláusula 5.1.3 da Minuta de Contrato estabelece que caberá à nova Concessionária assumir todos os passivos e o cumprimento das condicionantes ambientais, inclusive no que diz respeito ao licenciamento vigente da atual operadora. Se houver dificuldade ou atraso na transferência de licenças ambientais, por culpa não imputável à Concessionária, os prazos serão postergados de modo a evitar a aplicação de penalidades? Se for identificado passivo ambiental que inviabilize o prosseguimento do licenciamento, qual será o tratamento a ser conferido? Se verificada inconsistência entre o atual licenciamento e o projeto licitado (3ª pista, por exemplo), quais providências e passivos serão imputáveis à Concessionária?"

**Respostas:** De acordo com a cláusula 5.1.3 da Minuta do Contrato, a nova Concessionária será responsável por assumir todos os passivos e condicionantes ambientais, incluindo o licenciamento vigente da atual operadora. No caso de dificuldades ou atrasos na transferência de licenças ambientais, a cláusula 5.4 prevê que, se a Concessionária não tiver contribuído para o atraso, não haverá aplicação de penalidades, embora possa haver impacto no equilíbrio econômico-financeiro do contrato por meio do mecanismo de Desconto de Reequilíbrio. A cláusula 21.6.2 estabelece que o Poder Concedente assume os seguintes riscos relacionados aos aspectos ambientais da Concessão, cuja ocorrência ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato: (i) atraso ou falha na obtenção de licenciamento, desde que devidamente comprovado que a Concessionária tomou as seguintes medidas ao seu alcance para sua obtenção. Caso haja inconsistências entre o licenciamento vigente e o projeto licitado, a cláusula 5.6.5 permite que a Concessionária solicite a revisão da licença com base no novo projeto ou inicie um novo processo de licenciamento. Entretanto, caso opte por realizar obras de acordo com o licenciamento existente, a Concessionária assumirá integralmente os riscos dessa decisão.

### **19. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 5.1.3**

Considerando o teor da Cláusula 5.1.3, entendemos que a expressão “a integralidade dos custos delas decorrentes” se refere aos custos necessários para o cumprimento das condicionantes ambientais e em hipótese alguma implicará obrigação de a Concessionária reembolsar os custos incorridos por terceiros ou pelo Poder Concedente no processo de licenciamento ambiental e no cumprimento de condicionantes antes da Data de Assunção. O entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento está incorreto. De acordo com a cláusula 5.6 da Minuta de Contrato, o cumprimento das condicionantes existentes de que trata a subcláusula 5.1.3 contempla inclusive toda e qualquer obrigação derivada do processo de licenciamento ambiental realizada no Sistema Rodoviário previamente à Data da Assunção.

### **20. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 5.2.1**

A cláusula 5.2.1 do Contrato de Concessão reza que, na hipótese de expiração das licenças ou diante da impossibilidade de sua renovação, a Concessionária será exclusivamente responsável por renovar as licenças ou dar início ao procedimento para obtenção de novas licenças. Nesse cenário (que é provável ante a mudança substancial no projeto), a Concessionária ficará sujeita aos mesmos prazos fixados no contrato e no PER, bem como sujeita à aplicação de fatores de desequilíbrio e penalidades?"

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

### **21. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 5.6**

Considerando que o licenciamento ambiental é um processo complexo, que depende de pelo menos um projeto básico de engenharia para ser efetivado e compreende três fases sequenciais (Licença Prévia – LP, Licença de Instalação – LI e Licença de Operação – LO), sendo que as obras só poderão ser iniciadas após a emissão da LI; e considerando, ainda, que já existe uma LI em vigor para as obras da Nova Subida da Serra, inclusive o túnel, emitida com base em um projeto de engenharia diferente do projeto funcional disponibilizado pela ANTT, a transferência de titularidade das licenças existentes pode não se revelar como uma boa solução, como sugerem as Cláusula 5.2 e 5.6.5 da Minuta de Contrato, por necessitar de uma adequação do projeto funcional fornecido, o que significa, praticamente, iniciar o licenciamento do zero. Diante do exposto, não seria mais apropriado adotar o projeto de engenharia que foi considerado no licenciamento

ambiental existente, que certamente não teve objeções por parte da ANTT?"

**Respostas:** De acordo com a cláusula 5.6.5, após concluída a transferência de titularidade de que trata a subcláusula 5.2, e em função de alterações de projetos em relação àqueles utilizados no licenciamento existente, poderá a Concessionária, após consultar o órgão ambiental competente e observar o devido rito, optar pela solicitação de revisão da licença com base no novo projeto, quando aplicável, ou abertura de processo para obtenção de novas licenças e autorizações, em detrimento das licenças e autorizações ambientais existentes, assim como dos Termos de Compromisso de Regularização Ambiental e/ou Licenças de Operação.

## **22. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 5.7**

A Cláusula 5.7 da Minuta de Contrato (Compartilhamento de Risco de Condicionantes de Licenças Ambientais) estabelece, na subcláusula 5.7.1, que a Proponente deverá considerar em sua Proposta Econômica Final o montante de R\$ 140.284.051,49 (em moeda na data-base de janeiro de 2023, reajustado pelo IRT). A subcláusula 5.7.2, por sua vez, define que será realizada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro correspondente a 80% do valor efetivamente aplicado que exceder o montante previsto na subcláusula 5.7.1. Em 5.7.2.1, dispõe-se, ainda, que os valores efetivamente despendidos pela Concessionária serão contabilizados anualmente e atualizados pelo IRT para a adequada comparação com o montante previsto nesta subcláusula. Em 5.7.2.2, estabeleceu-se que eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, decorrente dos valores que ultrapassarem o montante citado na subcláusula 5.7.1, ocorrerá na Revisão Ordinária subsequente à comprovação dos valores efetivamente despendidos. Em 5.7.2.3, previu-se que, na hipótese de os valores despendidos e previstos não ultrapassarem o montante citado na subcláusula 5.7.1 até o término do 10º Ano de Concessão, haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do saldo remanescente. Diante do exposto, questiona-se:

- a) Haverá aprovação tácita caso a ANTT demore mais do que um determinado período para promover a aprovação de contas?
- b) De que forma se dará a análise dos gastos? A Concessionária poderá sofrer glosas decorrentes de análises subjetivas em relação aos valores contabilizados e comprovados?
- c) O reequilíbrio considerará também as obrigações futuras (quando envolver previsão de pagamentos para anos seguintes) que o licenciamento tenha imposto à Concessionária? Em caso positivo, como será ajustado caso haja um descolamento do valor previsto no reequilíbrio e no efetivamente despendido quando da liquidação do evento futuro, caso a forma do reajuste do compromisso ambiental (IGPM, Selic ou outro) for diferente da evolução do fator IRT?

d) O licenciamento ambiental é um processo contínuo, podendo o órgão licenciador demandar novas compensações caso os impactos inicialmente estimados se demonstrem maiores, e também em processo de renovação de Licença de Operação. Caso novas exigências do órgão impliquem novos gastos após o 10º Ano de Concessão, já tendo a ANTT reequilibrado o saldo remanescente, o novo montante despendido estará sujeito ao Mecanismo de Compartilhamento de Risco previsto na Cláusula 5.7?

e) Quais serão os meios usados pela ANTT, neste caso específico, para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro?

f) De acordo com a avaliação e critério da ANTT, a recomposição poderá ser feita por meio de Notificação de Reequilíbrio?"

**Respostas:** a) Não há previsão de aprovações tácitas para a situação proposta.

b) A análise dos dispêndios da Concessionária se dará mediante prestação de contas apresentada conforme regulamentação vigente. Não estão previstas análises subjetivas de comprovantes apresentados pela Concessionária.

c) A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro prevista no Compartilhamento de Risco de Condicionantes de Licenças Ambientais será calculada por meio de prestações de contas submetidas para validação da ANTT, conforme subcláusula 5.7.3.

d) Na hipótese proposta, eventual reequilíbrio econômico-financeiro seguirá o disposto na subcláusula 5.7.2.4.

e) Na hipótese proposta, eventual reequilíbrio econômico-financeiro seguirá o disposto na subcláusula 5.7.2.4.

f) Sim, a recomposição será feita por meio de Notificação de Reequilíbrio.

### **23. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 5.7.2.3**

De acordo com a Cláusula 5.7.2.3 da Minuta de Contrato, haverá reequilíbrio econômico-financeiro contratual, em favor do Poder Concedente, caso o valor integral dedicado às condicionantes (Cláusula 5.7.1) não seja gasto até o 10º (décimo) ano da concessão, cujo cálculo para reequilíbrio deve se limitar à integralidade do valor remanescente, independente do reequilíbrio garantido à Concessionária pela Cláusula 5.7.2. Está correto nosso entendimento?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **24. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 6.2.3**

Em relação à modalidade a ser empregada para compensação da população afetada pela desocupação, entendemos que a Concessionária possui legitimidade para escolher se tal se dará mediante o reassentamento, indenização pura ou a utilização de ambos. Está correto nosso entendimento?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **25. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 6.2.3**

A Cláusula 6.2.3 estabelece que o reassentamento poderá ser utilizado como alternativa ou em combinação com a indenização, tendo o papel de recompor as condições de vida da população afetada, por meio de disponibilização de imóveis cuja solução resultante mantenha padrão compatível com as benfeitorias desocupadas. Diante disso, questiona-se:

a) Quando envolver ocupação com construções em condições precárias, a ANTT somente considerará o reassentamento em condições com padrão compatível, isto é, igualmente precárias?

b) Caso a ANTT aceite o reassentamento em condições melhores que a anterior em que o terceiro afetado se apresentava, quais serão os padrões mínimos ou máximos acima do compatível que serão considerados para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro através do Mecanismo previsto na Cláusula 6.3?

c) Podemos entender que, havendo anuência prévia da ANTT para aprovar uma alternativa proposta pela Concessionária ao terceiro, o valor despendido será integralmente considerado como aceito e passível de reequilíbrio através do Mecanismo previsto na Cláusula 6.3?

d) Em caso da ANTT não aprovar o reequilíbrio de reassentamento em padrão acima do compatível com a situação anterior e não havendo consenso com o terceiro, permanecendo ele no local, podemos entender este ser um risco assumido pelo Poder Concedente, por depender de Poder Público exercer seu Poder de Polícia, não cabendo qualquer sanção ou penalidade à Concessionária?"

**Respostas:** A) Não, o entendimento não está correto. O reassentamento tem como objetivo recompor as condições de vida da população afetada por meio da disponibilização de imóveis, assegurando um padrão equivalente ao das benfeitorias desocupadas. No entanto, se o imóvel desocupado estiver em condições precárias, a concessionária não poderá fornecer outro imóvel que não ofereça condições mínimas para uma vida digna das famílias afetadas.

B) A concessionária deverá seguir o Plano de Ação de Reassentamento e Recuperação dos Meios de Subsistência em conformidade com a Publicação IPR-750 (DNIT), conforme dispõe a tabela 3 do item 5.2 de Atendimento aos Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade do PER Volume 1.

c) O entendimento está parcialmente correto. O montante previsto para Desapropriação, Regularização e Desocupação deverá ser utilizado para o custeio dos dispêndios relativos aos atos exclusivamente referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1. Ademais, os custos referentes a despesas com assessoria jurídica, taxas e custas judiciais, despesas cartoriais, cadastro e laudo da propriedade, elaboração de DUP, taxas judiciais e honorários de qualquer natureza são de responsabilidade da Concessionária, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro.

d) Não, o entendimento não está correto. A retirada de ocupações irregulares da faixa de domínio, prévias à Data da Assunção, estará sujeita ao regramento de compartilhamento de risco de Desapropriações e Desocupações. Contudo, invasões da faixa de domínio posteriores à Data da Assunção deverão ser impedidas pela Concessionária, inclusive por meio de medidas judiciais caso necessárias, sendo a responsabilidade pela manutenção da integridade da faixa de domínio integralmente da Concessionária, não se aplicando o compartilhamento de risco de Desapropriações e Desocupações.

## **26. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 6.2.5**

Em relação ao disposto na Cláusula 6.2.5 da Minuta de Contrato, entendemos que: (i) a concessionária poderá optar por reassentar ou indenizar os ocupantes irregulares instalados na Faixa de Domínio anteriormente à Data de Assunção, fazendo jus ao Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Desapropriações e Desocupações; e (ii) que a Cláusula 6.2.5 trata especificamente sobre ocupações irregulares instaladas na Faixa de Domínio anteriormente à Data de Assunção, ao passo que ocupações posteriores deverão observar as disposições da Cláusula 6.2.6 e seguintes. Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, favor expor o entendimento correto a ser adotado.

**Respostas:** (i) A concessionária deverá realizar a desocupação, seguindo as melhores práticas observadas no país.

(ii) O entendimento não está correto. A cláusula 6.2.6 trata especificamente sobre ocupações posteriores. Já as cláusulas seguintes tratam de todos os casos de regularização e desocupação.

## **27. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 6.2.5**

A Minuta de Contrato, em sua Cláusula 6.2.5 atribui à Concessionária a responsabilidade por medidas de compensação social objetivando mitigar as perdas de difícil mensuração das populações desocupadas, tais como quebra das relações sociais e as mudanças nos hábitos de vida. Estipula, ainda, que a Concessionária deverá adotar as “melhores práticas observadas no país, mediante comprovação da real necessidade”, aplicando-se o compartilhamento de risco de Desapropriações e Desocupações, previsto na Cláusula 6.3. Considerando o exposto, questiona-se:

- a) Como se dará a mensuração dessas perdas? O que se entende como “melhores práticas observadas no país”?
- b) Quais os critérios serão utilizados para avaliar a “real necessidade”?
- c) Não seria mais adequado prever o compartilhamento dessas atividades com órgãos públicos especializados?
- d) Em que pese a previsão, na Cláusula 6.2.5 da utilização do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Desapropriações, Regularizações e Desocupações, a Cláusula 6.3.1.1 estipula que o montante previsto para o referido Mecanismo será aplicável tão somente para o custeio dos dispêndios relativos aos atos referidos nas Cláusulas 6.1.1 e 6.2.1. Assim, de que forma se dará o compartilhamento do risco em relação às medidas de compensação social a serem adotadas pela Concessionária?
- e) Caso um reassentamento envolva conjuntamente uma compensação via implantação de creche, escola, posto de saúde ou outra medida que seja definida pelos órgãos municipais, judiciais ou pelo Ministério Público ou correlatos, entendemos que também se aplicará o Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Desapropriações e Desocupações. Está correto o entendimento?"

**Respostas:** a) A mensuração das perdas visando as medidas de compensação social se dará por meio de análises de cada caso concreto.

b) Os critérios que avaliam a real necessidade das medidas de compensação social serão avaliados por meio da análise de cada caso concreto.

c) Cabe à Concessionária adotar as providências necessárias para a regularização da faixa de domínio, mesmo que seja necessária a interlocução com o Poder Público local ou demais órgãos públicos;

d) O questionamento apresentado não se relaciona à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame.

e) Sim, o entendimento está correto.

### **28. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 6.3**

Entende-se que as medidas necessárias à eventual remoção e realocação de eventuais barracas de atividades comerciais em áreas lindeiras à rodovia, cuja ocupação seja necessária para a execução de obras, estarão sujeitas ao Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Desapropriações, Regularizações e Desocupações. O entendimento está correto?

**Respostas:** Conforme disposto na subcláusula 6.2.4. a retirada de ocupações irregulares da faixa de domínio, prévias à Data da Assunção, estará sujeita ao regramento de compartilhamento de risco de Desapropriações e Desocupações

### **29. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 6.3**

A Cláusula 6.3 da Minuta de Contrato compartilha o risco aplicável às desapropriações e desocupações. Considerando o logradouro onde se encontra inserido o trecho objeto da concessão, uma vez que ocupações irregulares, inclusive com a agravante da favelização, são uma realidade no Rio de Janeiro (tanto na baixada fluminense, como também na região serrana) e que existem comunidades lindeiras que invadem as faixas de domínio, além dos óbices múltiplos ao ajuizamento de possessórias e demolitórias, inclusive provenientes do Ministério Público e da sociedade civil propriamente dita, questiona-se:

- a) Qual a alçada que será atribuída à concessionária para viabilizar o cumprimento do contrato, dos parâmetros de desempenho e da obrigação de preservação da faixa de domínio?
- b) Quais são as penalidades aplicáveis na hipótese de descumprimento? Esse risco é compartilhado?"

**Respostas:** a) o regramento sobre os deveres e responsabilidades da Concessionária quanto à desocupação da faixa de domínio e as possibilidades de medidas a serem adotadas para viabilizá-la estão dispostas na cláusula 6 do Contrato, bem como os limites para o Compartilhamento dos respectivos custos.

b) As penalidades para descumprimento contratual estão previstas em contrato.

### **30. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 6.3.3**

De acordo com a Cláusula 6.3.3 da Minuta de Contrato, a Concessionária deverá arcar com todos

os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos nas subcláusulas 6.1.1 (Desapropriações e afins) e 6.2.1 (Regularização e Desocupação da Faixa de Domínio), sendo realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro correspondente a 80% do valor efetivamente aplicado que exceder o montante previsto na subcláusula 6.3.1 (R\$ 144.588.360,52), por meio de Notificação de Reequilíbrio, com o uso de Recursos Vinculados, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT. Diante disso, questiona-se:

- a) Haverá aprovação tácita caso a ANTT demore mais do que um determinado período para promover a aprovação de contas?
- b) De que forma se dará a análise dos gastos? A Concessionária poderá sofrer glosas decorrentes de análises subjetivas em relação aos valores contabilizados e comprovados?
- c) A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, previsto em 6.3.3.4, ocorrerá na Revisão Ordinária subsequente à comprovação dos valores efetivamente despendidos. Entende-se, nesse sentido, que será a Revisão Ordinária subsequente à aprovação de contas pela ANTT. O entendimento está correto?
- d) Quando uma regularização de faixa de domínio envolver a necessidade de também arcar com gastos ou indenização de uma parcela do ativo de terceiro que fique parcialmente dentro e parcialmente fora da faixa de domínio, entendemos que todo o valor despendido estará sujeito ao Mecanismo de que trata a Cláusula 6.3, considerando a impossibilidade de indenização parcial ao terceiro afetado. O entendimento está correto?
- e) Caso a Concessionária seja eficiente em seu projeto e negociações com terceiros, favor confirmar o entendimento de que segundo a Cláusula 6.3.3.5, na hipótese de os valores despendidos não ultrapassarem o montante citado na subcláusula 6.3.1, não haverá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente."

**Respostas:** a) Não há previsão de aprovações tácitas para a situação proposta.

b) A análise dos dispêndios da Concessionária se dará mediante prestação de contas apresentada conforme regulamentação vigente. Não estão previstas análises subjetivas de comprovantes apresentados pela Concessionária.

c) O entendimento está correto.

d) O entendimento está parcialmente correto. Não serão considerados os valores despendidos com as atividades previstas na subcláusula 6.3.3.2.

e) O entendimento está correto.

### 31. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 6.4

Em relação a Projetos de Interesse de Terceiros (PIT), a Cláusula 6.4.1 estabelece que qualquer pessoa poderá requerer à Concessionária a implementação de projeto de seu interesse, por sua conta e risco, nos termos da regulamentação vigente. Nesse sentido, pergunta-se:

a) Será facultado à Concessionária incentivar e aprovar que projetos de terceiros possam ser efetuados para funcionar de forma integrada com instalações da Concessionária, por exemplo uma instalação que beneficie os usuários (casa do motorista, hotel, posto de combustível, shopping etc.) funcionar de forma integrada com o Pátio de Parada e Descanso (PPD), com o Posto de Pesagem Veicular ou com a Base de Serviço Operacional (BSO), para que elas se beneficiem mutuamente dos acessos (taper) e demais de suas instalações, beneficiando o usuário com a melhoria do serviço prestado, desde que a autorização seja precária e que não prejudique a execução do Contrato, nos termos da Cláusula 6.4.4?

b) Entende-se que se aplica a eventuais receitas decorrentes dos Projetos de Interesse de Terceiros o regramento previsto na Cláusula 19.5 da Minuta de Contrato. O entendimento está correto?"

**Respostas:** a) Sim, desde que a exploração de projeto de interesse de terceiro não prejudique a execução do Contrato. b) Sim, o entendimento está correto.

### 32. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 7.2

Conforme Cláusula 7.2, a Concessionária deverá receber não objeção da ANTT para a execução de obras e serviços mediante a submissão de anteprojeto, bem como apresentar projeto executivo como condição para o início de sua execução correspondente. Em 7.2.1, prevê-se que os procedimentos de análise de anteprojetos e a apresentação de projetos executivos deverão ser considerados como parte do prazo para obtenção da autorização de início de obras. Nesse sentido, questiona-se:

a) O parecer a ser emitido pela ANTT será abrangente, em termos de considerar a análise integral do projeto, de forma que atendidas as recomendações e solicitações, ele será considerado aprovado?

b) Há, no regulamento vigente da ANTT, um limite de pedidos de complementações, de forma que se iniba processos interativos de pedidos de complementações que retardem a aprovação de um projeto?

c) Há um limite no número de análises por parte da ANTT, para um mesmo projeto que foi apresentado?

d) Apesar de a Cláusula 7.2.4 estipular que eventuais atrasos por parte da ANTT não serão imputados à Concessionária, existe algum limite temporal que, em caso de omissão de análise pela ANTT, ensejará a aprovação tácita?"

**Respostas:** a) Não. Após análise da Superintendência competente será informada a sua aceitação ou determinado, fundamentadamente, a realização de ajustes e correções, em caso de incompletude ou desconformidade com o contrato de concessão ou normativos vigentes. Em caso de não aprovação, a concessionária disporá do prazo definido em contrato ou suplementarmente o RCR 2 (Resolução nº 6.000/22) para reapresentar o anteprojeto/projeto executivo corrigido. Somente após nova rodada de análise, se comprovado o atendimento de todos os apontamentos, o projeto poderá ser considerado aprovado.

b) Não, o regulamento vigente não prevê limite de complementações por parte da ANTT.

c) Não, o regulamento vigente não prevê limite de análises por parte da ANTT.

d) A aprovação tácita de projetos após o decurso do prazo regulamentar será permitida somente no caso de anteprojetos e projetos executivos relativos a obras previstas inicialmente no contrato de concessão, desde que instruídos com certificado de inspeção emitido por organismo acreditado, conforme dispõe o art. 38 da Resolução nº 6.000/22. Reitera-se que a aceitação tácita não exime a concessionária de cumprir as normas aplicáveis à exploração da infraestrutura rodoviária, não afasta a sujeição à realização das adequações identificadas pela ANTT em fiscalizações posteriores e não autoriza a concessionária a iniciar a obra ou serviço.

### **33. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 7.2.4**

A Cláusula 7.2.4 da Minuta de Contrato estabelece que “eventuais atrasos na análise por parte da ANTT não serão imputados à Concessionária quando estes forem apresentados em conformidade com as Normas Técnicas, o Contrato e os normativos da ANTT, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio”. Entende-se, nesse sentido, que em caso de entrega dos projetos em conformidade com as Normas Técnicas, com o Contrato de Concessão e com os normativos da ANTT, todo e qualquer atraso será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, ainda que o atraso decorra de eventuais discordâncias não solucionadas entre as partes. Ademais, entende-se que os procedimentos para a análise, inclusive no que se refere à conformidade dos projetos, e os prazos aos quais a ANTT está sujeita são aqueles previstos nos artigos 32 a 39 da RCR2 (Resolução ANTT nº 6.000/2022). Estão corretos os entendimentos aqui colocados? Em caso positivo, quais serão os procedimentos a serem adotados quando houver atrasos ocasionados pela ANTT causados por discordâncias não solucionadas quanto a projetos apresentados que, mesmo em conformidade com as Normas Técnicas, o Contrato de Concessão e

os normativos da ANTT, não sejam aceitos?"

**Respostas:** O entendimento não está correto. Não há impedimento para imputação de atrasos decorrentes de eventual discordância no que diz respeito às decisões da ANTT, ainda que a Concessionária entenda estar em conformidade com as normas técnicas, o Contrato e os normativos da ANTT. A subcláusula trata exclusivamente de atrasos referentes a análises realizadas pela ANTT, aos quais a concessionária não tenha dado causa.

#### **34. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 7.4**

Na cláusula 7.4, foi disposto que se admitem soluções alternativas, mediante aprovação da ANTT, desde que preservado grau igual ou superior de funcionalidade e de segurança viária em relação às soluções originalmente previstas no Contrato, não cabendo qualquer pleito de reequilíbrio econômico-financeiro em função destas alterações. Nesse sentido, questiona-se:

a) Caso a Concessionária apresente um projeto com solução alternativa, e comprove que foi preservado o grau pelo menos igual de funcionalidade e de segurança viária, em relação às soluções originalmente previstas no Contrato, entendemos que a ANTT aprovará objetivamente a solução apresentada. Está correto o entendimento?

b) Está correto entender que a ANTT incentivará inovações e não se oporá a soluções alternativas proposta pela Concessionária que tragam melhorias para sua estratégia de viabilidade econômica, desde que preservado o grau pelo menos igual de funcionalidade e de segurança viária, em relação às soluções originalmente previstas no Contrato, desde que seja por conta e risco da Concessionária?

c) Caso no projeto de solução alternativa apresentado pela Concessionária, a engenharia adotada promova redução de investimento, atual na implantação ou futuro em suas manutenções, por ser uma alteração por sua conta e risco, entendemos que também não caberá qualquer pleito de reequilíbrio econômico-financeiro contra a Concessionária em função destas alterações, ficando eventual benefício a seu favor. Está correto o entendimento?"

**Respostas:** Todos os entendimentos (a, b e c) estão corretos.

#### **35. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 7.5**

Na Cláusula 7.5 foi definido que a Concessionária deverá submeter os anteprojetos referentes às Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER com antecedência mínima de 18 (dezoito) meses da data prevista para o início das obras. Em 7.2, foi disposto que a Concessionária

deverá receber, como condição para a execução das obras, a não objeção da ANTT no anteprojeto submetido. Também em 7.2 foi disposto que a Concessionária deverá apresentar projeto executivo como condição para o início da execução correspondente. Diante do exposto, questiona-se:

- a) A não objeção da ANTT que condiciona a execução das obras será somente em relação aos anteprojetos, que serão apresentados com 18 meses de antecedência?
- b) No caso dos projetos executivos, entendemos que não é necessário uma não objeção, sendo obrigatório à Concessionária somente apresentá-lo em data anterior ao início da obra. O entendimento está correto?"

**Respostas:** O entendimento está correto.

### **36. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 7.7**

A Cláusula 7.7. (iii) versa sobre projetos de Obras de Manutenção de Nível de Serviço (Gatilho Volumétrico). Estabelece que a variação entre os valores apresentados no anteprojeto e aqueles obtidos a partir do projeto executivo final será limitada a até 30%, sob pena de serem reavaliados pela ANTT. Nesse sentido, questiona-se:

- a) A variação de 30% será calculada segundo qual sistemática? Sobre o valor global da obra? Sobre cada item analítico do orçamento? Sobre cada rubrica orçamentária (item consolidado)?
- b) O que significa “sob pena de serem reavaliados pela ANTT”, poderiam explicar? A ANTT dará nova não objeção no Projeto Executivo apresentado, ou a Concessionária terá que atualizar o anteprojeto e o reapresentar para nova obtenção de Não Objeção?
- c) Esta regra de variação máxima de 30% também será aplicável a outras obras, que não sejam Obras de Manutenção de Nível de Serviço? Podemos considerar que por isonomia e razoabilidade, a analogia será aplicada em todos os anteprojetos e projetos executivos apresentados?
- d) Para atendimento da cláusula 7.8, em benefício da celeridade e economicidade processual, caso o processo de licenciamento ambiental demande alterações nos anteprojetos já submetidos à ANTT, entendemos que a Concessionária poderá reapresentar o Anteprojeto em até 2 meses ou incorporar as alterações no Projeto Executivo e apresentá-lo antes do início da obra, caso a variação não supere os 30%. Está correto o entendimento?"

**Respostas:** a) Será considerado o custo global da obra.

b) A reavaliação refere-se à necessidade de nova aprovação do orçamento da obra, sendo desconsiderada a aprovação realizada com base no anteprojeto.

c) Não, a regra se aplica somente no caso de Obras de Manutenção de Nível de Serviço.

d) O entendimento não está correto. De acordo com a subcláusula 7.8, a Concessionária deverá – e não apenas poderá – reapresentar os anteprojetos em até 2 meses, contados do ato ou evento que ensejou as alterações. Além disso, mesmo diante da solicitação de ajustes oriundas do processo de licenciamento, os prazos para a reapresentação do projeto executivo final permanecem inalterados, assim como a necessidade de observar a variação entre os custos estimados nos dois projetos como condição para a reavaliação pela ANTT.

### **37. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 8.1.1**

Nos termos do artigo 7º da RCR2, a Concessionária deverá implementar o SGA, o SGQ e o SGSV com base, respectivamente, nas normas NBR ISO 14.000, 9.000 e 39.001. O Edital e seus Anexos contudo, não são claros quanto aos prazos para a implementação dos referidos sistemas com base nessas normas. Questiona-se, portanto: qual é o prazo a ser considerado para a implementação dos sistemas com bases nas normas NBR ISO mencionadas?"

**Respostas:** A Minuta de Contrato, em sua subcláusula 8.1.1 item (i), disciplina que os Sistemas de Gestão Ambiental (SGA), de Gestão da Qualidade (SGQ) e de Gestão de Segurança Viária (SGSV) deverão ser implantados conforme disposto no RCR. Assim, em atendimento ao Art. 7º da Resolução Nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022, a concessionária deverá implantar os referidos sistemas até o final do segundo ano-concessão.

### **38. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 8.1.7**

A Cláusula 8.1.7 prevê que a nova concessionária poderá realizar intervenções antes do encerramento do contrato atual, o que vai de encontro com o período de transição considerado na Minuta de Contrato e em seu Anexo 7. Favor esclarecer a contradição, inclusive no que diz respeito aos prazos e procedimentos aplicáveis antes da Data de Assunção.

**Respostas:** O procedimento previsto na cláusula 8.1.7 é distinto do período de transição descrito no Anexo 7. Enquanto a cláusula determina que o Poder Concedente deve garantir à Concessionária acesso a todo o Sistema Rodoviário até a Data da Assunção, para a execução de obras e serviços relativos ao Contrato, cabendo aos interessados a responsabilidade de analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, o Anexo 7 aborda a transição com o propósito de facilitar a assunção da operação do Sistema Rodoviário e a transferência dos Bens Reversíveis. Além disso, busca assegurar a qualidade, continuidade e atualidade da prestação dos serviços previstos no Contrato.

Esse período de transição se inicia no dia seguinte à data da assinatura do Contrato e se encerra com a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.

### **39. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 8.1.8**

Segundo a Cláusula 8.1.8, a Concessionária poderá ser reequilibrada quando da remoção ou realocação de Interferências, em duas situações específicas. Por (i) Interferências não integrantes do Sistema Rodoviário, entendemos: Interferências que, embora estejam fisicamente na área da concessão, não pertencem ao sistema rodoviário, constituindo-se bens integrantes de concessões outorgadas a terceiros – tais como redes de gás, redes de transmissão, dentre outros. Por (ii) Interferências pertencentes ou sob responsabilidade de terceiro que não tenha responsabilidade contratual pela sua remoção/realocação, entendemos: Interferências localizadas ou não na faixa de domínio, cujo proprietário ou responsável não possua qualquer obrigação contratual de remanejamento/realocação por requerimento da Concessionária. Por (iii) Interferências que ocupem regularmente a faixa de domínio, entendemos: Interferências que tenham sido instaladas mediante assinatura de contrato de cessão de uso de área na faixa de domínio, desde que tal instrumento preveja a obrigação do cessionário de remanejamento/realocação por requerimento da Concessionária. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** (i) o entendimento está correto. (ii) o entendimento está correto, porém, não há que se falar em remoção de interferências localizadas fora da faixa de domínio. (iii) o entendimento está correto, porém, as interferências que ocupem regularmente a faixa de domínio não necessariamente pressupõem a obrigação contratual de o terceiro remanejá-la ou realoca-la.

### **40. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 8.1.8**

A Cláusula 8.1.9 da Minuta de Contrato estabelece que a Concessionária será integralmente responsável pela manutenção e pelos custos com o consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos, conforme também previsto no PER. No entanto, o PER não é claro quanto à iluminação de trechos urbanos. Por exemplo: menciona-se os sistemas elétricos existentes em vias marginais e travessias urbanas, sem, contudo, indicar sequer quais sistemas encontram-se sob responsabilidade federal. Está correto o nosso entendimento?

**Respostas:** A Concessionária será responsável por todos os sistemas elétricos e de iluminação existentes no sistema rodoviário, além de novos segmentos indicados no PER.

#### **41. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 8.5.3**

A cláusula 8.5.3 do Contrato de Concessão adverte que a execução de obras em decorrência do atingimento de gatilho volumétrico depende de autorização da ANTT, que analisará a sua oportunidade e conveniência, conforme o previsto na Cláusula 8.5.3, (ii). Caso a ANTT não autorize a execução das obras ou demore a fazê-lo, entende-se que a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro pelos custos adicionais para a preservação dos parâmetros de desempenho no respectivo trecho. O entendimento está correto?"

**Respostas:** O entendimento não está correto, a Concessionária não fará jus a reequilíbrio econômico-financeiro por eventuais custos adicionais para a preservação dos parâmetros de desempenho, para o caso em questão.

#### **42. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 8.7.7**

Segundo a Cláusula 8.7.7 da Minuta de Contrato, a Concessionária terá o prazo de 5 (cinco) anos do recebimento provisório de Obras Supervenientes para reportar à ANTT Vícios Construtivos, ocultos ou aparentes, indicando que, após tal recebimento, será de sua responsabilidade a implantação de obras e serviços relativos à Frente de Conservação, Frente de Serviços Operacionais e por todas as demais obrigações do PER, observando-se os Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos e prazos e condições estabelecidos, ressalvada a hipótese de materialização de riscos alocados ao Poder Concedente. Diante desse cenário, entendemos que os custos para atendimento dessas obrigações estabelecidas no item (ii) da Cláusula em análise serão compensados à Concessionária, mediante reequilíbrio econômico-financeiro, pela metodologia do Fluxo de Caixa Marginal, em casos de constatação de vícios construtivos ou ainda da imposição de refazimento ou conclusão das Obras Supervenientes. Está correto nosso entendimento?

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. A Concessionária irá dispor dos prazos preconizados no Contrato de Concessão, fundamentalmente, no tocante ao recebimento de Obras Supervenientes, cuja cláusula 8.7 estabelece o prazo de 3 (três) meses para encaminhar à ANTT o Recebimento Provisório destas obras, contendo todas as inconsistências entre a obra e seu projeto executivo, bem como as inconsistências observadas em relação ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho exigidos no PER para o último prazo das obras de recuperação da Concessão.

Ainda, durante o prazo de 5 (cinco) anos, contatos do recebimento provisório, poderão ser observados Vícios Construtivos, Ocultos ou Aparentes, em bens transferidos à Concessionária, ainda que não constatados anteriormente, devendo estes serem comunicados à ANTT, em observância às subcláusulas 8.7.5 e 8.7.7, respectivamente.

A Concessionária é a responsável pelos custos das obras e serviços listados no item 8.7.7 (ii), exceto

nos casos de vícios ocultos especificamente caracterizados na subcláusula 21.4.2 (i), ou de vícios aparentes não reclamados antes do recebimento definitivo das obras supervenientes. Nessas hipóteses, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos dispostos no contrato.

### **43. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 9**

De acordo com a cláusula 9, deverá ser contratado, pela Infra S.A., verificador acreditado como organismo de avaliação da conformidade, na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017, alterada pela Portaria Inmetro nº 39, de 06 de fevereiro de 2020, ou posterior regulamento aplicável sobre inspeção por organismo acreditado. Em 9.1.1 ficou definido que a atuação do Verificador pressupõe: (ii) não ser Parte Relacionada à Concessionária. Segundo 9.2, foi disposto que as providências e os custos necessários para a realização das atividades do Verificador, de inspeção, e eventuais correções de não conformidades, deverão ser ressarcidos à Infra S.A. pela Concessionária. Já em 9.2.1, foi disposto, alternativamente, em caso de impossibilidade de contratação pela Infra S.A., que a Concessionária poderá contratar diretamente o Verificador, desde que previamente autorizado pela ANTT. Nesse sentido, questiona-se:

a) Por questão de governança e mitigação de conflito de interesse, é correto o entendimento que o Verificador será totalmente independente, que além dele não ser Parte Relacionada à Concessionária, também não poderá ter vínculo algum, direto ou indireto, com a Infra S.A. ou com o Poder Concedente?

b) O direito da Concessionária de acesso aos relatórios e produtos entregues pelo Verificador, será assegurado de forma simultânea à entrega dos mesmos à Infra S.A e ANTT, para que haja isonomia e transparência na relação de verificação (Portaria Inmetro nº 367/2017 e posteriores)?

c) Qual a relação do escopo do Verificador previsto em 9.19.(i), de atuação na inspeção acerca da adequação de projetos executivos entregues pela Concessionária (emissão de certificados de inspeção), e a obtenção de Não Objeção da ANTT quando da apresentação de anteprojetos?

d) Qual a relação do escopo do Verificador previsto em 9.19.(i), de atuação na inspeção acerca da adequação de projetos executivos entregues pela Concessionária (emissão de certificados de inspeção), e a apresentação de Projeto Executivo pela Concessionária à ANTT, anteriormente ao início de uma obra? O início da obra também estará vinculado ao recebimento do referido certificado de inspeção a ser emitido pelo Verificador?

e) Para o escopo pleno definido na cláusula 9.10, em caso de eventual atraso e/ou descumprimento de prazos ou obrigações pelo Verificador e/ou pela Infra S.A., que não tenham sido causadas ou geradas pela Concessionária, não haverá quaisquer penalidades, multas ou

qualquer outro tipo de sanção pelo evento ter ocorrido por fato não imputável à Concessionária. Está correto nosso entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer."

**Respostas:** a) O entendimento está parcialmente correto. Não há impedimento para que o Verificador possua vínculo contratual, direto ou indireto, com a Infra SA ou com o Poder Concedente.

b) Sim, o entendimento está correto.

c) O projeto executivo avaliado pelo Verificador possui um grau de detalhamento superior ao anteprojeto apresentado à ANTT, devendo ser avaliado pelo Verificador para início das obras. Ou seja, a atuação do Verificador ocorre em momento posterior à manifestação de não objeção realizada pela ANTT.

d) A Concessionária apresentará o projeto executivo à ANTT após a obtenção do certificado de inspeção emitido pelo Verificador, nos termos da cláusula 7.11.1 do Contrato. O início da execução das obras é vinculado ao aceite do projeto pela ANTT, precedido da apresentação do certificado emitido pelo Verificador, observado o disposto na cláusula 9.7 e 9.7.1 do Contrato de Concessão.

e) Sim, o entendimento está correto, observada a matriz de riscos do Contrato de Concessão, assim como as obrigações assumidas pela Concessionária.

#### **44. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 9.1**

Conforme respondido pela Agência no curso dos pedidos de esclarecimentos do Lote 3 das Rodovias Integradas do Paraná (BR-369/373/376/PR e PR-170/323/445/090), esclarecimento nº 1 do protocolo 50505.126432/2024-12, há atualmente pendente na ANTT agenda regulatória voltada à "regulamentação da inspeção nos setores rodoviário e ferroviário". Tendo em vista esse fato, é correto o entendimento de que qualquer regulamentação posterior quanto à atuação do Verificador será aplicada de forma compatível às disposições contratuais e ensejará, no que cabível, o competente reequilíbrio econômico-financeiro?

**Respostas:** Sempre que houver conflito entre Contrato e regulação da ANTT, será adotado o critério de interpretação da cláusula 1.2 do Contrato.

#### **45. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 9.2**

A Cláusula 9.2.1 da Minuta de Contrato estabelece que, alternativamente, em caso de impossibilidade de contratação pela Infra S.A., a Concessionária poderá contratar diretamente o

Verificador, desde que autorizado pela ANTT. Tendo em vista a ausência de prazos e condições para que a obrigação de contratação se transfira à Concessionária, está correto o entendimento de que esta não será penalizada pelos atrasos oriundos da impossibilidade de contratação do Verificador pela Infra S.A.?"

**Respostas:** Sim, está correto o entendimento. A Concessionária não será responsabilizada pelo atraso resultado da impossibilidade de contratação do Verificador Independente pela Infra S.A., desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso.

#### **46. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 9.8**

Segundo disposto na Cláusula 9.8 da Minuta de Contrato, a Concessionária poderá solicitar a rescisão do contrato com o Verificador, mediante manifestação submetida previamente à ANTT, com a apresentação dos respectivos fundamentos e indicação de lista tríplice para aprovação de novo Verificador, independentemente da lista apresentada pela Infra S.A., conforme lhe autoriza o previsto no art. 213, parágrafo único, da Resolução nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022. Está correto nosso entendimento?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. De acordo com a leitura do Contrato, e com o art. 213, parágrafo único da Resolução nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022, a Concessionária poderá manifestar o interesse na rescisão do contrato, de forma fundamentada, para autorização da ANTT.

#### **47. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 11.1.3.1 e 13.5**

Considerando a alíquota de 5% (cinco por cento) de Recursos Vinculados que serão acrescidos nos últimos 5 (cinco) anos do Prazo de Concessão, o montante correspondente será integralmente devolvido à Concessionária em caso de cumprimento das obrigações. Adicionalmente, como previsto na cláusula 13.5, os valores depositados nestas Contas da Concessão deverão ser aplicados pelo Banco Depositário em Títulos Públicos Federais atrelados à taxa SELIC ou similar. Nesse sentido, questiona-se:

a) Entende-se que o valor a ser integralmente devolvido à Concessionária incluirá seu total rendimento neste período. Está correto o entendimento?

b) A devolução do montante referente ao aumento da alíquota será realizada após o Ajuste Final de Resultados, exceto em caso de haver crédito em favor do Poder Concedente, conforme subcláusula 11.1.3.1. Está correto o entendimento?"

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **48. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 11.6.1**

Levando em consideração a determinação formulada pelo TCU no Acórdão nº 2.464/2024 para que a ANTT incluísse no Contrato regras para cômputo do prejuízo decorrente de eventual inexecução de investimentos pela Concessionária, para os fins da utilização da garantia de execução do Contrato e considerando as sanções e cominações estipuladas em caso de inexecução dos investimentos, entendemos que todo e qualquer cálculo a ser empreendido nesse sentido estaria adstrito a perdas financeiras originadas diretamente da eventual inexecução de investimentos perpetrada por culpa exclusiva da futura Concessionária. Está correto nosso entendimento?

**Respostas:** O entendimento não está correto. Os cálculos levarão em consideração os riscos alocados às partes.

#### **49. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusulas 12.1 e 12.1.6**

Como se vê na cláusula 12.1 "Os Recursos Vinculados serão constituídos por transferências oriundas da Conta Centralizadora e da Conta de Aporte para as Contas da Concessão, nos termos previstos neste Contrato, por aportes de terceiros, públicos ou privados, ou provenientes de outros contratos de concessão, conforme decisão do Poder Concedente, com utilização destinada exclusivamente às seguintes finalidades: (...) 12.1.6 atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária, em caso de saldo relevante de Recursos Vinculados;". Entende-se, assim, que a ANTT utilizaria os Recursos Vinculados para atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária, a partir da transferência dos recursos da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação da Concessionária em periodicidade inferior ou igual à mensal. Está correto o entendimento? Caso negativo, favor esclarecer."

**Respostas:** O entendimento não está correto. Uma das possibilidades para o uso dos Recursos Vinculados, existentes nas Contas da Concessão é, sim, a "atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária, em caso de saldo relevante de Recursos Vinculados", conforme subcláusula 12.1.6. Entretanto, não há menção acerca da periodicidade dessa transferência.

#### **50. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 12.3**

As retenções realizadas por ocasião das cobranças na modalidade Free Flow, especificamente do

trecho metropolitano, à luz da cláusula 12.3 da Minuta de Contrato, poderão impactar nas obrigações relacionadas à manutenção do trecho, considerando tratar-se de tecido eminentemente urbano? Nessa toada, pergunta-se se os recursos vinculados poderiam ser utilizados, ao menos, para lastro na obtenção de garantias?

**Respostas:** Conforme disposto na subcláusula 12.7, é vedado à Concessionária a utilização dos valores depositados nas Contas da Concessão para lastrear a prestação de fiança, aval ou qualquer outra forma de garantia.

#### **51. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusulas 12.3 e 13.4.2.**

Conforme disposto nas cláusulas 12.3. e 13.4.2. do Contrato, 50% (cinquenta por cento) da arrecadação da Conta do Free Flow auferida por meio do efetivo pagamento da tarifa cobrada no Trecho Metropolitano será destinada à Conta de Ajuste, ao passo que apenas o restante será transferido para a Conta de Livre Movimentação. Nesse sentido, levando em consideração o disposto no item 5 do Anexo 13 ao Contrato sobre a cobrança do Free Flow não ter sido considerada nos estudos econômico-financeiros, entendemos que a parcela destinada à Conta de Ajuste poderá ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro. Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, favor informar a tratativa a ser conferida para esse compartilhamento.

**Respostas:** O entendimento não está correto. Conforme Cláusula 5.1, do Anexo 13 ao Contrato de Concessão, a Receita Tarifária decorrente da cobrança do Free Flow não foi considerada nos estudos para a estimação da TBP, e por tanto, não é passível de qualquer reequilíbrio econômico-financeiro. O compartilhamento da arrecadação da conta Free Flow consta na Cláusula 1.3 do Contrato.

#### **52. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 12.4.5**

A cláusula 12.4.5 do Contrato dispõe que: ""A cada 3 (três) anos, caso a Alíquota RV acumulada no período seja positiva e esteja disponível no Saldo da Concessão, o montante correspondente deverá ser utilizado nos termos da subcláusula 18.1.5." Entendemos que a Alíquota de RV acumulada é a soma das Alíquotas de RV no triênio avaliado na subcláusula 12.4.5. Está correto o entendimento?"

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. A Alíquota de RV acumulada é a soma das Alíquotas de RV no triênio avaliado na subcláusula 12.4.5.

### **53. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 13.1.1**

A redação da Cláusula 13.1.1 da Minuta de Contrato apresenta contradição em relação às disposições da Cláusula 13.2. Isso porque esta prevê que o contrato de administração de contas abrangerá todas as contas contidas no Mecanismo de Contas, ao passo que aquela refere-se tão somente às Contas da Concessão. Diante disso, em nosso entendimento, a Cláusula 13.1.1 estipula que o objeto do Contrato de Administração de Contas a ser pactuado junto ao Banco Depositário corresponde ao Mecanismo de Contas e não apenas às Contas da Concessão. Está correto nosso entendimento?"

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. O contrato de administração das contas com o Banco Depositário deve abranger todas as contas previstas no contrato de concessão e no contrato de custódia, correspondendo ao Mecanismo de Contas, e não apenas às Contas da Concessão.

### **54. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 13.7**

A Cláusula 13.7 da Minuta de Contrato trata da obrigatoriedade de compartilhamento, pelo Banco Depositário, das informações realizadas na Conta Centralizadora e nas Contas da Concessão. Diante disso, questiona-se:

- a) Por quais razões não se previu a obrigatoriedade de compartilhamento das informações relativas também à Conta de Aporte e à Conta do Free Flow?
- b) Entende-se que seria mais adequado prever uma sistemática de compartilhamento das informações de todas as contas em tempo real. Por qual razão essa sistemática não foi adotada?"

**Respostas:** O Banco deverá prestar informações sobre todas as contas mantidas por ele e vinculadas à concessão.

### **55. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusulas 13.10.2 e 13.11**

A Cláusula 13.10.2 da Minuta de Contrato estipula que a Conta Centralizadora e as Contas da Concessão não integram o patrimônio do Poder Concedente. Por outro lado, a Cláusula 13.11 prevê que, ao final da concessão, os valores depositados nessas contas serão revertidos ao Poder Concedente. Considerando que as contas são de titularidade da Concessionária e não integram o patrimônio do Poder Concedente, entende-se que há erro material na previsão de reversão dos valores quando do encerramento da Concessão. Está correto o entendimento?"

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto.

#### **56. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 15.1.5**

A cláusula 15.1.5 estabelece a obrigação da Concessionária apresentar à ANTT, bem como publicar no DOU e em jornal de grande circulação, as Demonstrações Financeiras Anuais Completas, devidamente auditadas por empresa de auditoria independente registrada na CVM, contratada pela Concessionária, de acordo com as normas de contabilidade brasileiras e regulamentação da ANTT, dentre outras coisas. Entendemos que, de acordo com a Lei Federal nº 13.818/19 (que alterou a Lei Federal nº 6.404/76 - “Lei das S.A.’s”), a Concessionária comprovando que publicou as suas Demonstrações Financeiras em site, arquivada na CVM, ou outra forma que esteja em conformidade com as exigências da legislação vigente, terá cumprido o exigido na Cláusula 15.1.5, ficando dispensada de publicação em jornal de grande circulação pelo mesmo estar público e acessível a quem interessar possa. Está correto o entendimento?

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. A Concessionária deve seguir o que está estipulado no Contrato, uma vez que a previsão contratual não está ferindo nenhuma determinação legal, e sim aumentando sua abrangência. Além disso, é válido o complemento da determinação para publicação das Demonstrações Financeiras no DOU, uma vez que este é meio oficial utilizado para dar publicidade aos atos públicos, categoria essa que se coaduna com o

#### **57. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 15.14**

Considerando a obrigação da Concessionária de arcar com os custos e providências relativas à postagem das infrações lavradas pela ANTT, nos termos da Cláusula 15.14, (ii), da Minuta de Contrato, solicita-se sejam informados os custos estimados decorrentes dessa obrigação, considerando que estes não foram previstos no Modelo Econômico-Financeiro. Além disso, em caso de onerosidade excessiva à Concessionária, especialmente considerando o aumento do índice de evasão considerando a implementação do Free Flow, esses custos poderão ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro ou, ao menos, compartilhamento com o Poder Concedente? Em caso afirmativo, sob quais critérios?"

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Os custos referem-se exclusivamente à postagem dos autos de infração e deverão ser arcados pela Concessionária, inclusive quanto à inadimplência do Free Flow no Trecho Metropolitano da RMRJ. No caso de migração para sistema de Free Flow em substituição às praças de pedágio existentes, a postagem das infrações poderá ser reequilibrado nos termos do normativo que previr os procedimentos associados.

#### **58. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 16.10**

A Cláusula 16.10 da Minuta de Contrato disciplina a imposição da chamada “Verba de Fiscalização”, fixada em montante anual de R\$ 8.590.000,00 (oito milhões, quinhentos e noventa mil reais), a ser atualizada pelo IRT. Tal previsão, tal como já respondido no curso dos pedidos de esclarecimentos do Lote 3 das Rodovias Integradas do Paraná (BR-369/373/376/PR e PR-170/323/445/090), esclarecimento nº 1 do protocolo 50505.126462/2024-29, constitui um expresse não acatamento, pela Agência, das recomendações realizadas pelo TCU no âmbito do Acórdão nº 1592/2024 e da decisão do STF no autos da ADI 4039/DF. Dessa forma, está correto o entendimento de que o reconhecimento quanto à nulidade da cobrança, e/ou sua eventual conversão ao modelo sugerido pelo órgão de controle externo (instituição de tributo), ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária?”

**Respostas:** A proponente deve considerar em sua proposta o dispêndio do valor estabelecido cláusula 16.10. Em caso de alteração das regras da verba, que impactem no valor dispendido pela futura concessionária, será garantido o a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, seja em favor da concessionária ou em favor do Poder Concedente.

#### **59. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 18.1**

Considerando que a Concessionária só passará a cobrar a Tarifa de Pedágio nas praças existentes a partir da Data da Assunção, favor esclarecer como se dará a cobrança entre a data de assinatura do Contrato e a Data da Assunção.

**Respostas:** Nos termos da minuta do Contrato, a Concessionária iniciará a cobrança da Tarifa de Pedágio nas praças existentes somente a partir da Data da Assunção, quando assumir formalmente a operação do Sistema Rodoviário. Assim, entre a data de assinatura do Contrato e a Data da Assunção, a nova Concessionária não realizará a cobrança de pedágio, pois ainda não tem poderes e obrigações contratuais para tanto, cabendo, se existente, ao operador anterior (no caso, a antiga concessionária ou o Poder Concedente diretamente, conforme o arranjo em vigor até a Data da Assunção), ou, não havendo operador anterior, prevalecem as disposições transitórias que o Poder Concedente estabelecer, até que a nova Concessionária assuma formalmente o Sistema Rodoviário.

#### **60. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 18.1.1**

Considerando que a Concessionária só poderá dar início à cobrança da Tarifa de Pedágio nas praças existentes após a expedição de Termo de Vistoria pela ANTT e que não há, na Minuta de Contrato,

maiores definições quanto ao conteúdo do referido Termo de Vistoria para as praças existentes, tal como se fez às novas praças na Cláusula 18.2, pergunta-se: quais seriam as hipóteses que impediriam a expedição do Termo de Vistoria pela ANTT para as praças existentes?

**Respostas:** Deverão ser atendidas as exigências constantes no PER para a operação das praças de pedágio e do Sistema de Arrecadação, além de quaisquer outras obrigações contidas na regulamentação da ANTT.

#### **61. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 18.2.1**

Em relação aos requisitos previstos para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio, previstos na Cláusula 18.2.1 da Minuta de Contrato, entendemos que caso as metas do Trabalhos Iniciais não possam ser cumpridas por eventos não imputáveis à Concessionária, isso não a impedirá de dar início à referida cobrança. Está correto o nosso entendimento?

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Caso as metas dos Trabalhos Iniciais não possam ser cumpridas por materialização de eventos de riscos não alocados à concessionária, os impactos financeiros deverão ser tratados na forma do contrato. Nesse caso, a ANTT poderá autorizar o início da cobrança para evitar ou reduzir impactos no fluxo de caixa da concessão. De toda forma, as regras de recomposição do equilíbrio econômico atrelado aos eventos de risco serão garantidas.

#### **62. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 18.3.3**

Segundo a Cláusula 18.3.3 do Contrato, terão trânsito livre no Sistema Rodoviário e ficam, portanto, isentos do pagamento de Tarifa de Pedágio as motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas moto, as ambulâncias, os veículos oficiais, próprios ou contratados de prestadores de serviço, da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, bem como os veículos de Corpo Diplomático. Nesse sentido, entendemos que todos os veículos registrados como oficiais sem identificação, os locados ou contratados pela Administração Pública e aqueles isentos por determinação judicial deverão ser cadastrados previamente e apresentar nas praças de pedágio o documento fornecido pela concessionária que indique sua isenção de cobrança, com consequente liberação manual (art. 64, § 2º da Resolução ANTT nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023 – RCR 3). Está correto o entendimento?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Os veículos registrados como oficiais sem identificação, os locados ou contratados pela Administração Pública e aqueles isentos por

determinação judicial deverão ser cadastrados previamente e apresentar nas praças de pedágio o documento fornecido pela concessionária que indique sua isenção de cobrança, com consequente liberação manual (Art. 64, § 2º da Resolução nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023 – RCR 3).

### **63. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 18.4.4**

Ao analisarmos a evolução da modelagem atrelada à Concessão da BR-040/495, constata-se ampla modificação do percentual aplicado a título de reclassificação tarifária. Sendo que o atual modelo voltou a prever percentual diverso do anteriormente avaliado. Diante disso, questiona-se quais parâmetros foram adotados, especialmente em atenção às recomendações do Acórdão TCU nº 2.464/2024, para definição do percentual de 20% (vinte por cento) a título de reclassificação tarifária.

**Respostas:** O questionamento apresentado não se relaciona à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame.

### **64. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 18.4.5**

Entende-se que há um erro material na referência à Cláusula 18.4.3 na Cláusula 18.4.5 da Minuta de Contrato e que a referência correta seria a Cláusula 18.4.4. Está correto o entendimento?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. O material será corrigido para refletir a referência adequada.

### **65. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusulas 18.4.8 e seguintes**

A Cláusula 18.4.8 da Minuta de Contrato trata da recuperação de parte da receita frustrada pelo adiamento da reclassificação tarifária, em decorrência do atraso das obras passíveis à dita reclassificação. A alínea “(i)” da cláusula, por sua vez, veda qualquer tipo de recuperação para as obras com atrasos superiores a 5 (cinco) anos, frente aos prazos estabelecidos no PER. No entanto, em caso de conflito entre o mecanismo de recuperação de receitas frustradas, previsto nas Cláusulas 18.4.8 e seguintes, e a alocação de risco do Contrato, deverá prevalecer a alocação de riscos, por se tratar de Cláusula mais específica. Está correto o entendimento?”

**Respostas:** Para dirimir eventuais conflitos serão utilizadas as regras previstas no próprio contrato para esse fim.

#### **66. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 18.5.4**

Pelo teor da Cláusula 18.5.4, entendemos que a totalidade dos valores que a Concessionária deixar de auferir em função da aplicação do Desconto do Usuário Frequente será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em seu favor. Favor confirmar se o entendimento está correto.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Os valores decorrentes da aplicação do Desconto de Usuário Frequente serão reequilibrados em favor da concessionária, mas não em sua totalidade. Conforme Cláusula 18.5.2 a concessionária deve considerar na elaboração de sua proposta econômica uma perda de Receita Tarifária Anual de 1,27% em decorrência da aplicação do desconto de DUF. A apuração de percentuais diferentes, a maior ou menor, será objeto de reequilíbrio econômico financeiro. Ademais, a compensação deverá ser calculada com base na receita tarifária líquida.

#### **67. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 18.6.2**

Conforme disposto na cláusula 18.6.2. a cobrança de tarifas por Free Flow no Trecho Metropolitano está condicionada à conclusão das obras de ampliação de capacidade e melhorias atreladas ao mesmo trecho. Diante disso, a fim de se evitar o prolongamento de congestionamentos excessivos, que, inclusive, possam obstar o devido fluxo das faixas expressas, compreendemos que a ANTT adotou as medidas necessárias para mitigar riscos decorrentes de mudança de comportamento dos usuários que deverão passar a optar pela utilização das pistas marginais em decorrência de não haver imposição de cobranças. Nossa compreensão está correta? Quais as medidas de mitigação adotadas para se evitar elevado fluxo de usuários transitando pelas vias marginais em detrimento da utilização das vias expressas?

**Respostas:** O questionamento apresentado não se relaciona à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame.

#### **68. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 18.6.4**

Considerando o teor da Cláusula 18.6.4 da Minuta de Contrato, que aloca à Concessionária o risco decorrente da evasão ou do inadimplemento dos usuários, questiona-se:

a) Quais foram as medidas adotadas para mitigar as rotas de fuga atualmente existentes?

b) Favor informar o percentual de evasões atualmente observado no trecho objeto da concessão."

**Respostas:** a) O modelo de tráfego é calibrado de modo a demonstrar o quão bem o modelo é capaz de refletir as condições de tráfego e demanda existentes, e portanto, suficientemente adequado para estimar as variações no tráfego decorrentes de alterações no cenário de oferta futuros.

b) Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão". Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

#### **69. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 18.7**

a Cláusula 18.7.1 da Minuta de Contrato estabelece que o sistema Free Flow poderá ser implantado no restante do Sistema Rodoviário a partir de determinação da ANTT ou proposta da Concessionária. Estabelece, ainda, que a Concessionária deverá, no prazo de 3 (três) anos a partir da Data da Assunção e as suas próprias expensas, elaborar estudos voltados à avaliação da vantajosidade e à precificação dos investimentos para implementação de toda a estrutura necessária e a ANTT definirá sobre a vantajosidade de implantação do sistema até o final do 5º (quinto) Ano de Concessão. Diante do exposto, questiona-se:

a) Quanto à aprovação dos projetos para a implantação do Free Flow fora do Trecho Metropolitano, quais procedimentos serão adotados?

b) No Trecho Metropolitano, como será assegurada a necessidade de haver compatibilização com as melhorias previstas para esse trecho?"

**Respostas:** Em relação ao questionamento apresentado no item "a", os procedimentos para aprovação dos projetos para a implantação do Free Flow fora do Trecho Metropolitano estão apresentados na Cláusula 18.7.1, que prevê: (i) elaboração de estudos de vantajosidade e

precificação pela Concessionária em até 3 anos a partir da Data da Assunção; (ii) decisão da ANTT sobre a previsão até o final do 5º ano; e (iii) formalização pelo Termo Aditivo. Quanto ao item "b", no trecho metropolitano, a compatibilização do Free Flow com as melhorias previstas será assegurada conforme o Anexo 13 e a Cláusula 18.6.

#### **70. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 18.7.1**

Na Cláusula 18.7.1 do Contrato, está disposto que a implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow no restante do Sistema Rodoviário poderá partir de determinação da ANTT ou proposta da Concessionária, nos termos da legislação aplicável e do disposto neste Contrato. Em 18.7.1.(ii), ficou definido que a ANTT definirá sobre a vantajosidade de implantação do sistema até o final do 5º (quinto) Ano de Concessão, devendo considerar em sua análise o regramento contratual estabelecido, a legislação aplicável e os impactos ao equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Em 18.7.1.(iii), ficou definido que deverá ocorrer mediante assinatura de Termo Aditivo. Entende-se, nesse sentido, que, se proposta uma antecipação pela Concessionária para a implantação do Free Flow no restante do Sistema Rodoviário, mesmo que antes do período de 5 anos, se verificada pela ANTT a vantajosidade do sistema de arrecadação na modalidade Free Flow, com base em juízo de conveniência e oportunidade realizado pela ANTT, poderá haver a antecipação da substituição da(s) praça(s) de pedágio por sistema de Free Flow, observados os requisitos do item 3.4.5.2 do PER – Volume I. Está correto o entendimento?

**Respostas:** Para o caso das praças existentes (1, 2, 3), a migração poderá ocorrer a qualquer momento, mediante assinatura de termo aditivo. Contudo, ressalta-se que deverá ser atendido o estabelecido na cláusula 18.7.1. No caso da nova praça (3A), deverão ser observadas as cláusulas 18.7.4 e 18.7.5 e o disposto na Deliberação ANTT nº 69, de 13 de fevereiro de 2025.

#### **71. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 18.7.1**

A Minuta de Contrato trouxe como obrigação a implementação de sistema Free Flow para o Trecho Metropolitano, porém apresenta como uma possibilidade a implementação do mesmo sistema para o restante do trecho a ser concedido, a depender de sua vantajosidade e/ou do interesse da ANTT, relegando a momento futuro a devida regulamentação sobre esse tema. Diante disso, em nosso entendimento, a tratativa a ser adotada acerca do DBT para futura implementação de sistema Free Flow para o restante do Sistema Rodoviário deverá observar o tratamento conferido ao DBT em relação ao Free Flow do Trecho Metropolitano. Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, como deverá ser computado o DBT para o sistema Free Flow no restante do Sistema Rodoviário?

**Respostas:** A futura implementação do sistema free flow será avaliada pela a ANTT, conforme regulamentação ainda a ser publicada. As regras do novo sistema de cobrança são redefinidas, guardado o equilíbrio econômico-financeiro inicialmente pactuado.

#### **72. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 18.7.4**

Considerando o teor da Cláusula 18.7.4, entendemos que, em substituição à construção da praça de pedágio Simão Pereira, nos termos da Cláusula 18.1.4, a concessionária poderá optar pela cobrança de tarifa por meio do sistema Free Flow. O entendimento está correto?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. A praça de pedágio de Simão Pereira, conforme subcláusula 18.1.4(i), deverá ser realocada até o final do primeiro ano da concessão. Sendo assim, a critério do futuro operador, a nova praça física poderá ser substituída por pórticos de cobrança, desde que observado o disposto nas cláusulas 18.7.4 e 18.7.5 da minuta contratual e na Deliberação ANTT nº 69, de 13 de fevereiro de 2025.

#### **73. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 18.8.1**

A Cláusula 18.8.1 da Minuta de Contrato estabelece que a tarifa de pedágio terá o seu primeiro cálculo contratual, para fins do início da cobrança de pedágio, com base na Tarifa Básica de Pedágio reajustada monetariamente por meio do IRT. Entendemos que a correção monetária da Tarifa Básica de Pedágio, para fins de início da cobrança de pedágio, será corrigida pelo IRT levando em conta o intervalo entre a data base considerada pelo Contrato e dois meses anteriores à data de expedição do ato autorizativo pela ANTT para início da cobrança de pedágio, conforme previsto na Cláusula 18.1.1. Nosso entendimento está correto?"

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

#### **74. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 19.5**

A Cláusula 19.5 da Minuta de Contrato especifica que a reversão à modicidade tarifária do montante arrecadado a título de Receitas Extraordinárias durante toda a vigência da concessão já foi devidamente considerada no cálculo da Tarifa Básica de Pedágio. A Cláusula 19.6, por sua vez, prevê que, excetuada a dedução dos Recursos Vinculados, as Receitas Extraordinárias obtidas ao longo da concessão serão integralmente destinadas à Concessionária. Nesse sentido, em nosso entendimento, em nenhum momento da vigência do contrato haverá compartilhamento das Receitas Extraordinárias, exceto em caso de alteração definida consensualmente entre as Partes,

com o intuito de destinação à modicidade tarifária. Esse entendimento está correto? Em caso negativo, favor informar qual o entendimento correto.

**Respostas:** O entendimento está correto. A única parcela não destinada à concessionária refere-se ao desconto de recursos vinculados.

#### **75. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21**

Eventuais perdas de receitas tarifárias decorrentes da implementação das obras previstas que acabem por resultar na criação de intersecções que gerem caminhos alternativos, possibilitando a fuga, pelos usuários, da praça de pedágio serão consideradas fato da administração, sendo essas perdas de responsabilidade do Poder Concedente. O entendimento está correto?

**Respostas:** A falta de uma definição objetiva acerca do termo “obras previstas” prejudica o exame do pedido de esclarecimento. Todos os eventos serão avaliados à luz da alocação de riscos estabelecidas no contrato.

#### **76. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21**

No caso de eventos causados por terceiros, sem qualquer culpa da concessionária, mas que a ela gerem custos não previstos, isto é, obriguem a concessionária a realizar atividades não previstas inicialmente, serão esses custos objetos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro? Para ilustrar a questão, imagine um cenário em que um determinado Município não realiza a correta coleta dos resíduos sob sua responsabilidade, resultando na deposição desses materiais à margem da via e, conseqüentemente, na necessidade de a concessionária ter que realizar a coleta. Neste caso, os custos decorrentes dessa coleta por omissão do Poder Público Municipal poderão ser reequilibrados?"

**Respostas:** A promoção do reequilíbrio econômico-financeiro dependerá da análise do caso concreto, considerando a alocação de riscos definida na matriz do contrato e os impactos do evento sobre os custos do concessionário.

#### **77. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusulas 21.1.2, 21.1.3 e 21.8 e Anexo 14 – Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda**

Nos termos da Cláusula 21.1.2, (i), a caracterização dos efeitos extraordinários será baseada em tratamento estatístico, nos termos da regulamentação da ANTT. Quanto ao tratamento conferido

a esses eventos, a Cláusula 21.8 dispõe que os riscos serão partilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente se o total da somatória dos seus impactos exceder 2% (dois por cento) da Receita Tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão. Por fim, a Cláusula 21.1.3 estipula que qualquer compensação efetuada pelo Poder Concedente em decorrência de desequilíbrios causados por efeitos extraordinários na demanda de tráfego deverá ser considerada como tráfego efetivamente percebido, na aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda. Levando-se em conta estes pontos, entende-se que em eventual caso de implementação de rotas concorrentes com a rodovia objeto da presente Concessão, o evento deverá, primeiro, ser enquadrado ou não como evento extraordinário, de acordo com o tratamento estatístico previsto na regulamentação da ANTT, para, depois, ser aplicada a metodologia prevista no Anexo 14 da Minuta de Contrato. Está correto o nosso entendimento?

**Respostas:** O entendimento está correto

#### **78. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.1.2**

A Cláusula 21.1.2 dispõe que “Os efeitos extraordinários de eventos que impactem exclusivamente as variações nos preços de insumos ou da Receita Tarifária da Concessão, inclusive nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, conforme disciplinado na subcláusula 21.8.” Entendemos que onde lê-se “variações nos preços de insumos ou da Receita Tarifária”, deve-se entender “variações nos preços de insumos e/ou da Receita Tarifária”. Está correto o entendimento?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. A minuta de Contrato será ajustada.

#### **79. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.1.2, (i)**

A Cláusula 21.1.2, (i), da Minuta de Contrato vincula a caracterização de efeitos extraordinários em tratamento estatístico, nos termos da regulamentação da ANTT. Diante disso, não sendo de conhecimento público normas regulamentares estabelecidas pela ANTT, questiona-se:

- a) Qual(is) norma(s) deverá(ão) ser levada(s) em consideração para definição do tratamento estatístico a ser conferido nos termos da Cláusula 21.2.2?
- b) A fim de possibilitar a concepção de propostas adequadas pelos licitantes e no caso de inexistirem normas acerca deste tratamento estatístico, requer se esclareça quais as bases objetivas do tratamento estatístico a ser normatizado pela ANTT.
- c) Está correto o entendimento de que a Concessionária não suportará quaisquer ônus

decorrentes da falta de regulamentação, pela ANTT, sobre o tratamento estatístico para caracterização dos efeitos extraordinários?

**Respostas:** a) O tratamento estatístico para determinação dos efeitos extraordinários ainda será regulamentado pela ANTT.

b) O questionamento apresentado não se relaciona à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame.

c) Não, o entendimento não está correto. Caso não exista regulamentação da ANTT sobre o tratamento estatístico para a caracterização dos efeitos extraordinários, deve-se considerar as normas gerais previstas em contrato aplicadas diante do caso concreto.

#### **80. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.2 e Anexo 14 - Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda**

Em relação à Cláusula 21.2 e do Anexo 14, ambos da Minuta de Contrato, questiona-se:

a) Entende-se que o Volume Equivalente de Referência por ano civil, previsto na Tabela 1 do Anexo 14 da Minuta de Contrato, foi calculado com base no Estudo de Tráfego, que remonta ao ano-base de 2019. O entendimento está correto?

b) Caso a resposta seja afirmativa, por quais razões não foram promovidos Estudos de Tráfego atualizados, de modo a delimitar com maior precisão os possíveis desvios que ensejarão a aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda?

c) Considerando o previsto na Cláusula 21.2.3, (vi), da Minuta de Contrato, entende-se que a aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda se dará mediante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, de modo que serão observados os procedimentos previstos na Cláusula 22. O entendimento está correto?

**Respostas:** a) O entendimento está correto. A Tabela 1 do Anexo 14 foi obtida através do estudo de tráfego.

b) O questionamento apresentado não se relaciona à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame.

c) Não, o entendimento não está correto. O Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda será aplicado conforme o regramento previsto no Anexo 14 do Contrato.

### **81. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.2.3**

Considerando a Cláusula 21.2.3, (ii) da Minuta de Contrato, entende-se que qualquer impacto decorrente da implementação do Free Flow fora do Trecho Metropolitano consiste em risco alocado ao Poder Concedente, de modo que a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro também pelos custos de implantação e operação desse sistema, caso seja comprovado o impacto negativo em comparação com os custos anteriormente suportados. Está correto o entendimento?

**Respostas:** O entendimento não está correto. Inicialmente, cumpre destacar que a subcláusula 21.2.3, item (ii), refere-se aos impactos sobre a receita em virtude da inclusão ou remoção de praças de pedágio, bem como da alteração da sua localização além dos limites estabelecidos no PER, não abrangendo a situação formulada.

Por sua vez, a subcláusula 21.2.3, iii, aloca ao poder concedente os impactos sobre a receita tarifária decorrentes da implementação do free flow, desde que tal obrigação ocorra por determinação deste.

A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão dos custos de implantação e operação do free flow deve ser analisada conforme a subcláusula 18.7.1 para praças existentes. Nesse caso, a substituição do sistema de cobrança deve ocorrer mediante termo aditivo, que, à luz do caso concreto, observará as condições para a preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Para novas praças, aplicam-se as subcláusulas 18.7.4 e 18.7.5, sendo que os critérios e mecanismos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverão observar o disposto em regulamentação específica da ANTT.

### **82. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.3**

Foi incorporado ao Contrato, um anexo específico para tratar sobre o Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis (Anexo 16). Entretanto, conforme se extrai dos itens 2.2. e 2.4. deste mesmo anexo, considerar-se-á, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, os valores expressos no Projeto Executivo do Risco Compartilhado. Não obstante, para devida observância aos preceitos legais, especialmente para manutenção das condições efetivas da proposta, entendemos que eventuais procedimentos para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverão observar os custos reais, e não apenas os valores expressos no Projeto Executivo do Risco Compartilhado. Esse entendimento está

correto? Em caso negativo, favor informar o tratamento a ser conferido para a situação em comento, bem como a indicação dos subsídios jurídicos para seu embasamento.

**Respostas:** O entendimento não está correto. Caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nas condições definidas no referido anexo, caso o valor aprovado do Projeto Executivo do Risco Compartilhado varie em relação ao montante especificado no item 2.4. É importante destacar que o mecanismo de compartilhamento de risco tem como objetivo mitigar os riscos da futura concessionária, não implicando na transferência integral desses riscos ao Poder Concedente. Assim, as condições estabelecidas no Anexo 16 devem ser rigorosamente observadas tanto na formulação da proposta quanto na manutenção da equação econômico-financeira do contrato.

### **83. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.3.1**

Em relação aos riscos atribuídos à Concessionária na Cláusula 21.3.1 da Minuta de Contrato, questiona-se:

- a) Considerando o cenário atual de elevada taxa de juros, por quais razões não se previu algum mecanismo destinado à mitigação desse risco, a exemplo dos Mecanismo de Proteção Cambial ou do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, de modo a aumentar a competitividade da licitação?
- b) Considerando se tratar de risco não gerenciável pela Concessionária, por qual razão os custos e investimentos decorrentes da necessidade de adequação a alterações e atualizações de Normas Técnicas não ensejarão a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato?

Respostas: a) O questionamento apresentado não se relaciona à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame.

b) O questionamento apresentado não se relaciona à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame.

### **84. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.4.2**

Considerando a inexistência de quaisquer informações que atestem a qualidade e a vida útil dos bens da concessão e tampouco a suficiência destes para o cumprimento das obrigações contratuais

pela Concessionária, bem como a previsão, na Cláusula 21.4.2, (i) de que o Poder Concedente assume os riscos tão somente relativos aos vícios construtivos ocultos associados aos bens da concessão, questiona-se: o risco pelos bens assumidos a partir do Termo de Arrolamento de Bens, que será firmado após a assinatura do Contrato, será integralmente alocado à Concessionária, com exceção do quanto previsto na Cláusula 21.4.2, (i)?

**Respostas:** Sim, a Cláusula 21.4.1 estabelece que a Concessionária assumirá integralmente os riscos dos bens da concessão, exceto nas hipóteses específicas da Cláusula 21.4.2.

#### **85. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.6**

Como é de conhecimento, as obras da subida da Serra de Petrópolis estão paralisadas, não tendo sido, portanto, quitado os valores devidos a título de compensação ambiental. Considerando, ainda, que o projeto apresentado é diferente do original que gerou as responsabilidades pela compensação ambiental, não está claro como essa questão será tratada, isto é, se a compensação original poderá ser aproveitada ou se será necessário prever novas medidas compensatórias. Diante do exposto, questiona-se: qual é a regra de compensação ambiental que será aplicada, considerando que já houve execução de parte da obra do projeto original, devidamente licenciada e negociada com os órgãos ambientais competentes?

**Respostas:** As informações relativas às licenças e autorizações ambientais são de domínio público, sendo disponibilizadas pelos órgãos ambientais competentes seguindo os princípios da administração pública de transparência e publicidade de tais atos. Contudo, foram disponibilizados arquivos referentes aos estudos socioambientais e às licenças ambientais, dentre os arquivos sobre os estudos de viabilidade, no site da ANTT referente à publicação do Edital, sem prejuízo da obrigação de a Proponente interessada em proceder seus próprios levantamentos quanto à condição das licenças ambientais necessárias e obrigações a serem assumidas. Lembre-se que a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 e 2.6 do Edital."

#### **86. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.6**

Nos termos da Cláusula 21.6, A Concessionária é exclusivamente responsável pelos impactos de todos os acidentes geotécnicos não considerados extraordinários. No caso de acidentes classificados como extraordinários, estes serão compartilhados com o Poder Concedente, conforme 21.6.8 e considerando que: a Concessionária arcará com 20% dos custos; (b) o restante dos custos, ou seja, 80%, assumido pelo Poder Concedente. E segundo a Cláusula 21.6.5, somente podem ser considerados acidentes geotécnicos extraordinários movimentos de massa do tipo

queda, tombamento, rolamento, deslizamento rotacional ou translacional, corridas de massa, subsidência ou colapsos, ocorridos dentro e fora da faixa de domínio que afetem a faixa de domínio, excluídos aqueles ocorridos em locais que: (i) tenham sofrido intervenções em obra de ampliação de capacidade executado pela Concessionária, concluídas ou em execução; (ii) iriam sofrer intervenções em obra de ampliação de capacidade, atrasadas por responsabilidade da Concessionária; (iii) tenham apresentado indícios prévios de instabilidade, detectados pela ANTT a partir do 3º (terceiro) mês de Concessão, e nos quais a Concessionária ainda não tenha realizado o tratamento da inconformidade e este tenha sido devidamente aceito pela ANTT; (iv) tenham apresentado indícios prévios de instabilidade, identificados pela Concessionária com nível de risco superior a R1 no último relatório de monitoração de terraplenos e estruturas de contenção apresentado, e não tenham sido tratados em prazo razoável de forma emergencial e definitiva; ou (v) tenham apresentado indícios prévios de instabilidade, identificados com nível de risco 2 ou 3 no último relatório de monitoração de terraplenos e estruturas de contenção disponível, e não tenham sido tratados em prazo razoável de forma emergencial e definitiva, para os casos em que houver concessionária responsável pela administração do Sistema Rodoviário nos 12 (doze) meses anteriores à Data de Assunção. Diante do exposto, questiona-se:

a) Qual a definição objetiva para prazo razoável em cada uma das situações?

b) Caso ocorra um evento entre uma intervenção de forma emergencial e antes de ter ocorrido a intervenção posterior de forma definitiva, por fator alheio à Concessionária, entendemos que o evento continuará sendo tratado como acidentes classificados como extraordinários, e mantido o direito da Concessionária ao compartilhamento de risco extraordinário com o Poder Concedente. Está correto o entendimento?

c) Indícios de instabilidade originados fora da faixa de domínio com repercussões dentro da faixa de domínio, por serem eventos externos que afetem o sistema rodoviário, serão considerados passíveis de reequilíbrio integral ao Concessionário, sem que sejam tratados como acidentes extraordinários passíveis de compartilhamento de risco com o Poder Concedente?

**Respostas:** a) ANTT estabelecerá, em conjunto com a Concessionária, um prazo razoável para planejamento e execução das intervenções. b) Não, o entendimento não está correto. Somente poderão ser considerados acidentes geotécnicos extraordinários os incidentes aqueles listados na subcláusula 21.6.5. c) O entendimento não está correto.

## **87. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.6.1**

A Cláusula 21.6.1, (i), da Minuta de Contrato estabelece que a concessionária será responsável pelos riscos decorrentes do surgimento ou descoberta de passivos ambientais, incluindo aqueles

gerados em período anterior à concessão. O Modelo Econômico-Financeiro, por outro lado, na aba “CAPEX (2)” dispõe que os custos relacionados aos passivos ambientais estão zerados “tendo em vista que os passivos existentes na BR-040/RJ e BR-040/MG deverão ser recuperados pelas Concessionárias atuais”. Nesse sentido, questiona-se: quem será responsável pela recuperação dos passivos ambientais no Sistema Rodoviário gerados antes da Concessão? Caso seja a futura Concessionária, haverá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro?

**Respostas:** A futura concessionária será responsável por eventuais custos remanescentes relacionados aos passivos ambientais. A subcláusula 21.6.1, item (i), aloca esse risco ao concessionário. Por conseguinte, não haverá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso o risco se materialize.

#### **88. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.6.2**

Conforme disposto na cláusula 21.6.2. foi alocado ao Poder Concedente o risco de eventuais atrasos na obtenção de licenciamento, desde que não decorra de culpa da concessionária. Observa-se, do presente projeto, a adoção de prazos arrojados para cumprimento das etapas de licenciamento ambiental, especialmente diante das especificidades atreladas às obras da Nova Subida da Serra. Diante disso, questiona-se, como serão computados eventuais atrasos nesta etapa frente ao cronograma estabelecido para conclusão das obras e seus potenciais impactos sobre a devida remuneração da concessionária?

**Respostas:** Caso ocorram atrasos no licenciamento ambiental sem culpa da Concessionária, o risco é assumido pelo Poder Concedente, que deverá recompor o equilíbrio econômico-financeiro, desde que devidamente comprovado que a Concessionária não tomou as todas as medidas ao seu alcance para sua obtenção. Além disso, não há um regramento específico sobre condicionantes de licenças ambientais para as obras da Nova Subida da Serra, aplicando-se, portanto, as disposições gerais sobre o tema previstas no contrato.

#### **89. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.6.4**

Em relação à Cláusula 21.6.4, que trata da responsabilidade da Concessionária pelos impactos de todos os acidentes geotécnicos não considerados extraordinários, favor esclarecer quais serão os critérios que serão utilizados para classificação desses eventos como ordinários ou extraordinários.

**Respostas:** Os critérios estão estabelecidos na Cláusula 21.6.5 da Minuta de Contrato.

#### **90. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.6.4**

Em relação ao item 21.6.4., levando em consideração que a região serrana apresenta um triste histórico de acidentes geológicos, entendemos que apenas poderá ser imputado como responsabilidade exclusiva da concessionária acidentes que tenham ocorrido por sua culpa inequívoca. Está correto esse entendimento? Ademais disso, a fim de propiciar devida igualdade dentre os licitantes na formulação de proposta econômica, especialmente acerca da contratação de seguro de responsabilidade civil, requer-se seja apresentado o histórico de acidentes geotécnicos na região, inclusive com os danos causados.

**Respostas:** Não, o entendimento está incorreto. Quanto ao histórico de acidentes geotécnicos, informações sobre o sistema rodoviário foram disponibilizadas no site eletrônico da ANTT e podem ser consultadas pelos proponentes. Conforme a cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. A Concessionária deverá elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER. Informamos que os Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto à operadora anterior e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta, nos termos do item 2.5 do Edital.

#### **91. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusulas 21.7 e 21.8 e Anexo 14 – Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda**

A Cláusula 21.7.1 Riscos residuais referem-se a eventos que não foram especificamente atribuídos a uma das Partes nas subcláusulas anteriores e que afetem, de maneira positiva ou negativa, os custos relativos ao cumprimento das obrigações do Contrato de Concessão. A Cláusula 21.8.1 estabelece que os riscos residuais (21.8.i e 21.7) e os efeitos extraordinários relacionados a variações nos preços de insumos e no volume de tráfego (21.8.ii e 21.1.2), serão partilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente somente se o total da somatória dos seus impactos exceder 2% (dois por cento) da Receita Tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão. Na Cláusula 21.8.2, foi disposto que os efeitos de todos os eventos listados em 21.8.1 serão partilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente conforme as seguintes regras: (i) até o limite de 2% da Receita Tarifária bruta anual da Concessão, o risco será suportado pela Concessionária; (ii) para impactos que excedam 2%, o risco será assumido pelo Poder Concedente. O Anexo 14 do Contrato, em seu item 2 (Sistemática de Compartilhamento), definiu em 2.1 que o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda será definido com as seguintes características: A Banda do Mecanismo é de 10%. O Fator de Compartilhamento (%FC) é de 50%. Diante do exposto, questiona-se:

a) Entende-se que o tratamento de riscos residuais é voltado somente àqueles riscos sem previsão explícita de alocação na minuta de Contrato. Portanto a limitação de 2% da Receita Tarifária Bruta Anual em um único Ano de Concessão, não se aplica aos itens que já tiveram um mecanismo de alocação de risco específico previsto contratualmente. Está correto este entendimento?

b) Os riscos associados ao volume de tráfego já possuem tratamento contratual específico (Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda), onde a banda de alocação de riscos à Concessionária é de 10%. Portanto a limitação de 2% da Receita Tarifária Bruta Anual em um único Ano de Concessão, não se aplica aos itens que já tiveram um mecanismo de alocação de risco específico previsto contratualmente, prevalecendo para risco de demanda a banda de 10%. Está correto este entendimento? Poderiam esclarecer melhor quais riscos extraordinários de tráfego quiseram alocar neste limite de 2%, para que não haja conflito de interpretação futura dentre ambas as disposições?

c) Favor confirmar que, inclusive para eventos extraordinários, o regramento associado aos riscos residuais não é aplicável a eventos que incidam sobre essas variáveis que tiveram mecanismo específico de compartilhamento de risco endereçado contratualmente. Quando houver conflito entre o mecanismo específico e um mecanismo geral, prevalecerá o específico em relação ao geral, está correto o entendimento?

d) No Ano da Concessão em que o impacto ocorrido fique abaixo de 2% (dois por cento) da Receita Tarifária Bruta Anual, este valor será “guardado numa prateleira”, acumulado em uma conta gráfica, para que possa ser somado com impacto de um ano seguinte, para então poder ser partilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, quando o saldo acumulado total da somatória dos seus impactos exceder 2% da Receita Tarifária bruta anual, do ano de Ano de Concessão em que isto ocorrer? Caso contrário, favor esclarecer o que acontece com os impactos de eventos extraordinários, a Concessionária perde o direito de ter o impacto reequilibrado?

**Respostas:** a) O entendimento está parcialmente correto. Conforme dispõe a subcláusula 21.8.1, somente os riscos residuais e os efeitos extraordinários sobre os efeitos no preço de insumos e no volume de tráfego deverão obedecer a regra de compartilhamento de impacto superior a 2% da receita tarifária bruta em um único ano de concessão. Os demais riscos para os quais o contrato prevê algum mecanismo de compartilhamento não se enquadram nessa regra.

b) O entendimento não está correto. A primeira parte deste questionamento já foi respondida no item anterior.

Quanto ao pedido de esclarecimento sobre os riscos extraordinários, serão compartilhados de acordo com a regra definida na subcláusula 21.8, somente eventos extraordinários cujos efeitos impactem exclusivamente a demanda. Esses devem ser diferenciados dos riscos ordinários com efeitos sobre a demanda, que serão compartilhados com a aplicação do Mecanismo de

Compartilhamento do Risco de Demanda, nos termos da subcláusula 21.2.

Para elucidar a relação entre os dois mecanismos, cabe destacar que, de acordo com a subcláusula 21.1.3, qualquer compensação efetuada pelo poder concedente devido a desequilíbrios causados por efeitos extraordinários na demanda de tráfego será considerada como tráfego efetivamente percebido na aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda.

c) Vide o último parágrafo do item anterior.

d) Os impactos dos riscos residuais e os efeitos extraordinários relacionados a variações nos preços de insumos e no volume de tráfego que, durante um único ano concessão, não ultrapassarem 2% da receita tarifária serão suportados pelo concessionário. Não haverá qualquer espécie de cumulatividade dos riscos transferidos ao concessionário para a análise do compartilhamento de eventos futuros.

## **92. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.8.1**

Conforme disposto na Cláusula 21.8.1 da Minuta de Contrato, o somatório de impactos decorrentes de efeitos extraordinários relacionados a variações nos preços dos insumos e no volume de tráfego serão partilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente sempre que ultrapassado o percentual de 2% (dois por cento) da Receita Tarifária bruta anual. Diante disso, cumpre solicitar os seguintes esclarecimentos:

a) Como deverá ser computado o impacto decorrente de efeitos extraordinários para os fins da Cláusula 21.8.1 e quais os limites temporais para sua contabilização?

b) A expressão “em conformidade com a regulamentação da ANTT” se refere a qual(is) norma(s)?

c) Entendemos que a previsão da Cláusula 21.8.1 faz menção à Receita Tarifária bruta anual observada em qualquer Ano da Concessão, nos termos da Cláusula 1.1.1, (viii), da Minuta de Contrato. Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, favor especificar o entendimento a ser adotado.

d) Acaso inexistir regulamentação própria, entendemos que a futura Concessionária não arcará com ônus decorrentes da falta de regulamentação pela ANTT, devendo tais impactos ser objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão. Está correto nosso entendimento?

**Respostas:** a) A norma será editada futuramente detalhando a aplicação, contudo ressalta-se que o reequilíbrio será devido enquanto persistirem os impactos extraordinários aferidos conforme o

critério estatístico admitido e superada a capacidade de suporte de 2%.

b) A norma será editada futuramente.

c) Sim, mas os valores serão computados em cada ano-concessão.

d) Só serão operacionalizados os reequilíbrios após a edição da regulamentação, que deverá ter efeito retroativo caso não esteja disponível quando da ocorrência do evento ensejador, não havendo qualquer prejuízo da Concessionária.

### **93. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.8.1**

Na hipótese de ocorrência de riscos residuais que, nos termos da Cláusula 21.8.1, ensejem o compartilhamento com o Poder Concedente, entende-se que a Concessionária deverá formular pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato para que os efeitos sejam efetivamente compartilhados. Está correto o entendimento?

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

### **94. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 21.8.1**

A Cláusula 21.8.1 da Minuta de Contrato praticamente obriga o proponente a considerar, em sua precificação, 2% da Receita Tarifária bruta anual, valor evidentemente significativo. Considerando o amplo leque de riscos tidos como residuais na Minuta de Contrato, bem como o seu longo prazo de vigência, de 30 (trinta) anos, questiona-se: quais foram os critérios para a determinação dos riscos residuais e do gatilho (2% da Receita Tarifária bruta anual) a ensejar o compartilhamento desses riscos com o Poder Concedente?

**Respostas:** O questionamento apresentado não se relaciona à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame.

### **95. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 26.6**

De acordo com a cláusula 26.6.2 da Minuta de Contrato, as ações propostas no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT deverão ser implementadas pela Concessionária com recursos vinculados depositados na Conta de

Ajuste. Diante disso, questiona-se:

a) Entendemos que 100% dos custos e investimentos da Concessionária com destinação ao Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental serão ressarcidos à Concessionária, exceto os especificados na cláusula 26.6.3 do Contrato. Favor confirmar se o entendimento está correto.

b) Solicitamos conceituar o que é “resiliência climática”, mencionando-se possíveis exemplos de ações que se enquadrariam na verba relacionada ao Programa de Resiliência Climática.

c) Solicitamos conceituar o que é “responsabilidade socioambiental”, mencionando-se possíveis exemplos de ações que se enquadrariam na verba relacionada ao Programa de Responsabilidade Socioambiental.

**Respostas:** a): Sim, o entendimento está correto. b) e c): Trata-se de obras e serviços a serem realizadas pela concessionária na rodovia concedida, com o objetivo de reduzir os impactos na infraestrutura rodoviária decorrentes das mudanças do clima, na forma da Portaria do Ministério dos Transportes nº 622, de 28 de junho de 2024. As ações a serem realizadas serão detalhadas em regulamentação específica a ser editada pela ANTT.

#### **96. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 26.6.1**

Em que pese seja atribuído à concessionária o encargo de elaboração de Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental, a cláusula 26.6.1. exige prévia avaliação por parte da ANTT. Diante disso, requer seja esclarecido o tratamento a ser adotado na hipótese de ocorrência de danos ambientais decorrentes de medidas sugeridas pela Concessionária no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental e que tenham sido negadas pela ANTT.

**Respostas:** O Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental visa, entre outros objetivos, promover a resiliência da infraestrutura frente às mudanças climáticas e eventos extremos. A inclusão ou recusa de propostas de intervenção no plano não altera a matriz de riscos do contrato. Assim, na hipótese de ocorrência de danos decorrentes de medidas sugeridas pela Concessionária, o tratamento observará a repartição de riscos definida na cláusula 21 da Minuta de Contrato e os dispositivos aplicáveis.

#### **97. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 43.4.1**

A Cláusula em comento apenas prevê a possibilidade de Comitê de Prevenção e Solução de

Disputas na forma ad hoc. Entretanto, considerando-se a complexidade das intervenções que deverão ser implementadas no trecho a ser concedido, seria favorável a todos os envolvidos a possibilidade de constituição de Comitê temporário ou permanente, nos termos do art. 26-C da Resolução ANTT nº 5.845/2019, alterada pela Resolução ANTT nº 6.040/2024, a fim de possibilitar que eventuais dificuldades técnicas e operacionais sejam objeto de análise por experts independentes. Diante disso, está correto o entendimento de que, além do Comitê ad hoc, também podem ser instaurados Comitê permanente e/ou Comitê temporário durante a vigência da Concessão? Acaso esse não seja o entendimento da ANTT, levando em consideração a complexidade das Obras da Nova Subida da Serra, sugere-se sejam incorporadas a possibilidade de instauração de Comitês na forma temporária e definitiva ao Contrato de Concessão.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Em virtude da complexidade e dos desafios inerentes às obras da Nova Subida da Serra, entende-se que, além da forma ad hoc, poderá ser instaurado comitê temporário ou permanente, conforme previsto na Resolução ANTT nº 5.845/19. Contudo, convém ressaltar que se trata de um instituto facultativo entre as partes e que sua conveniência deverá ser analisada durante a execução do contrato.

#### **98. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I**

O Volume I do PER, no item 3.2.8.2, “j”, define que a concessionária deverá apresentar estudo específico de segurança viária para a definição do local mais adequado para a implantação das áreas de escape. O Volume II do PER, por outro lado, aponta uma única área de escape a ser implementada na BR-040/RJ, km 92,000 a 91,963. Nesse sentido, questiona-se: qual informação deverá ser considerada pela concessionária? Caso seja o previsto no PER Volume I, quantas áreas de escape deverão ser implementadas?"

**Respostas:** O entendimento está incorreto. O Volume II do PER indica que deverá ser implantada 1 (uma) área de escape no km de projeto 92,000 da BR-040/RJ. O km 91,963 representa o km do SNV (versão 10/2020). O item 3.2.8.2 (Parâmetros Técnicos das Obras de Melhorias) do Volume I do PER estabelece de forma geral os parâmetros existentes para essas obras. Além do ponto já previsto no Volume II do PER, esse já incluído no equilíbrio econômico-financeiro da tarifa quilométrica, a concessionária deverá apresentar estudo específico de segurança viária para a definição de outros locais, quando necessário, submetendo o estudo previamente à ANTT para aprovação.

#### **99. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) –**

## Volume I

A construção/reforma de postos de pesagem veicular (PPV) pode ser substituída pela implementação de Sistema de Pesagem Dinâmica de Veículos em Velocidade da Via (HS-WIM)?

**Respostas:** O PER Volume II prevê a implantação de um Posto de Pesagem Veicular fixo no km 104,130 da BR 040/RJ, prevendo a utilização da área da Praça de Pedágio. As proponentes deverão considerar a implantação, a operação, a manutenção e a conservação desta estrutura durante todo o período de concessão. Eventual mudança do sistema para o HSWIM obedecerá à regulamentação e condições específicas a serem definidas pela ANTT.

### 100. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I

O Volume I do PER estabelece, no item 3.4.4.1, “Parâmetros Técnicos”, item 5, que deverá ser disponibilizado link de dados dedicados com capacidade para integração dos dados do CCO com o CNSO, com alta velocidade e alta capacidade de transmissão. Diante dessa obrigação, favor esclarecer se o link de transmissão de dados deve ser uma Linha Privativa (LP) ou pode ser uma conexão de internet de alta velocidade, utilizando uma solução VPN para se conectar ao CNSO.

**Respostas:** Pode ser ambas as opções desde que atendam os requisitos de alta velocidade e alta capacidade de transmissão e principalmente segurança de dados.

### 101. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I

Em relação à obrigação de acompanhamento da operação das praças de pedágio com recursos de gravação, em todas as pistas e cabines, a concessionária deverá instalar placas informativas aos usuários a respeito da filmagem dos ambientes?

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Não há obrigações específicas sobre a adoção de placas informativas aos usuários a respeito das filmagens em ambientes públicos. Entretanto, duas situações diferentes da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) devem ser destacadas: 1. a imagem é um dado pessoal, a LGPD se aplica à sua captação por câmeras, em ambientes públicos ou privados; 2. a LGPD não se aplica ao tratamento de dados pessoais realizado por pessoa natural para fins exclusivamente particulares e não econômicos (art. 4º, I), ou realizado para fins exclusivos de segurança pública, defesa nacional, segurança do Estado, ou atividades de investigação e repressão de infrações penais (art. 4º, III). Assim, entende-se que o registro da

imagem dos usuários deve respeitar os preceitos da LGPD, entretanto como o uso não tem viés econômico e a finalidade é proteger o próprio usuário, não há obrigação clara da adoção das placas informativas a respeito da filmagem dos ambientes.

**102. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I**

Para atender à demanda de conectividade ao longo da rodovia, a concessionária poderá implantar soluções de cobertura em parceria com operadoras de telefonia móvel, em vez de instalar seus próprios equipamentos?

**Respostas:** Sim. Para atender à demanda de conectividade ao longo da rodovia, a concessionária poderá implantar soluções de cobertura em parceria com operadoras de telefonia móvel, atendidas as condições previstas no PER quanto à disponibilidade para o uso em condições de emergência.

**103. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I**

Em relação ao item 3.4.12 do Volume I do PER, no caso de indisponibilidade dos sistemas e equipamentos normalmente utilizados pela Concessionária, entendemos que caso sejam utilizados equipamentos e sistemas alternativos, que garantam o serviço durante o tempo necessário para reposição/manutenção, as horas de indisponibilidade não serão consideradas. O entendimento está correto?

**Respostas:** Considerando o amplo conjunto de equipamentos e sistemas relacionados na Tabela de Parâmetros de Desempenho constante no item 3.4.12 do PER Volume I, a concessionária deverá submeter o projeto operacional com os equipamentos e sistemas alternativos a serem considerados à análise e autorização da ANTT.

**104. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I**

Em relação ao item 3.4.12 do Volume I do PER, considerando o alto risco de realizar manutenções em equipamentos durante o período da noite na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, devido aos altos índices de criminalidade registrados na região, gostaríamos de questionar se as horas noturnas poderão ser expurgadas no momento do desenvolvimento do Dashboard para

demonstração da performance dos sistemas e da apuração do tempo de indisponibilidade dos equipamentos.

**Respostas:** As horas noturnas não poderão ser expurgadas no momento do desenvolvimento do Dashboard para demonstração da performance dos sistemas e da apuração do tempo de indisponibilidade dos equipamentos, sendo que o próprio PER descreve situações que permitem o expurgo de valores e as condições para a aferição dos Parâmetros de Desempenho.

#### **105. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I**

Não foi possível identificar no PER o número de estações meteorológicas previstas para o trecho da concessão e, especialmente, para o trecho de Serra. Favor esclarecer os quantitativos.

**Respostas:** O Apêndice C, que trata dos quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da Frente de Serviços Operacionais define que a nova concessionária deverá instalar 01 (um) Sistema de Monitoramento Meteorológico.

#### **106. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I**

No Volume I do PER, há previsão de implementação de um sistema de gestão ambiental com base na ISO 14.001 até o final do 24º mês da concessão. No documento “Volume 3 – Modelagem Operacional”, por outro lado, há previsão de entrada em operação da ISO 14.001 já no primeiro mês após o início da concessão. O mesmo prazo de um mês é previsto para a certificação ISO 9.001, sem que haja, contudo, qualquer previsão quanto à obrigatoriedade de sua obtenção. Diante do exposto, questiona-se:

a) Considerando o disposto na Cláusula 1.2 da Minuta do Contrato de Concessão, entende-se que o prazo para obtenção da ISO 14.001 é de 24 (vinte e quatro) meses. O entendimento está correto?

b) A Concessionária deverá obter a certificação 9.001? Em caso positivo, dentro de qual prazo?

**Respostas:** a) De acordo com o PER I, item 5 - Gestão ambiental, a Concessionária deverá implantar, até o final do 24º mês da Concessão, um Sistema de Gestão Ambiental, com base na NBR ISO 14001, e suas atualizações, o que será comprovado mediante apresentação de certificado de entidade credenciada pelo INMETRO, que deve ser renovado conforme exigido em norma ou validade definida no certificado, mantendo, junto à ANTT, as versões atualizadas desses

certificados.

b) Não há previsão no PER de implantação de ISO 9.001.

**107. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I**

O item 4.8.3 do PER – Volume I prevê a obrigação da Concessionária em obter a certificação ISO 55.001, no âmbito de implementação do SIGACO. Entende-se que o prazo para obtenção da ISO 55.001 é o mesmo daquele para a implementação do SIGACO, isto é, de 24 (vinte e quatro) meses. O entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento está correto. A Concessionária irá dispor de 24 (vinte e quatro) meses para obtenção da certificação ISO 55.001, no âmbito da implementação do Sistema SIGACO, conforme estabelecido no Item 4.8.4 do PER - Volume I.

**108. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I**

O item 3.4.5 do PER, vol. I, estipula que as Praças de Pedágio deverão contar com infraestrutura básica e edificações para oferecer condições adequadas de conforto e segurança aos usuários, sem, contudo, especificar quais os parâmetros mínimos a serem providenciados. Diante disso, solicita-se sejam esclarecidos os requisitos mínimos a serem observados pelos licitantes para proporcionar conforto e segurança aos usuários, para que assim seja possível precificar de forma adequada a Proposta Econômica dos potenciais licitantes.

**Respostas:** Os limites e/ou dimensões da Faixa de Domínio deverão constar do Termo de Arrolamento de Bens. Considerando que se trata de um contrato de concessão de rodovias que substituirá o anterior, portanto, considera-se que a Faixa de Domínio encontra-se delimitada e eventuais litígios estão no âmbito judicial. Neste sentido, a ANTT considera o prazo de 12 meses adequado para a adoção das providências descritas no PER.

**109. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I**

Os limites da faixa de domínio da Rodovia são demarcados baseados em dados geométricos de Declaração de Utilidade Pública, que, por sua vez, depende de Projeto Geométrico certificado e

aprovado pela ANTT. A ANTT considera o prazo de 12 (doze) meses, previsto para a execução dos trabalhos iniciais, suficiente para a delimitação da faixa de domínio da Rodovia?

**Respostas:** Os limites e/ou dimensões da Faixa de Domínio deverão constar do Termo de Arrolamento de Bens. Considerando que se trata de um contrato de concessão de rodovias que substituirá o anterior, portanto, considera-se que a Faixa de Domínio encontra-se delimitada e eventuais litígios estão no âmbito judicial. Neste sentido, a ANTT considera o prazo de 12 meses adequado para a adoção das providências descritas no PER.

#### **110. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I**

No Volume I do PER, observa-se a obrigatoriedade de possuir 100% (cem por cento) das OAE's com guarda-copos, guarda-rodas, dispositivos de contenção viária e passeios, sem necessidade de recuperação ou substituição, no prazo de 9 (nove) meses. Para que isso ocorra, deverão ser feitos testes de carga dinâmica, para determinar ou não a necessidade de reforço para suportar carga de TB-45. E somente após a realização desses testes é que são desenvolvidos os projetos, que deverão, ainda, passar pelos trâmites da ANTT antes de sua execução. Nesse sentido, questiona-se se o prazo de 9 (nove) meses é suficiente para a realização dos trabalhos iniciais previstos para a OAEs.

**Respostas:** A obrigatoriedade de possuir 100% (cem por cento) das OAE's com guarda-corpos, guarda-rodas, dispositivos de contenção viária e passeios, sem necessidade de recuperação ou substituição, refere-se à fase de Trabalhos Iniciais, e contempla os elementos das OAEs existentes. Em relação à adequação das OAEs para o trem-tipo TB-45, O PER define que:

- A adequação das OAEs dos trechos com previsão de obras de ampliação de Capacidade e Melhorias para as dimensões adequadas da rodovia e trem-tipo TB-45 deve ocorrer concomitante à realização das obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Construção de Vias Marginais.
- Nos trechos onde não houver obras, as OAEs deverão ser adequadas na Fase de Recuperação, do 3º ao 5º ano.

#### **111. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) –**

O Volume I do PER prevê, em sua página 40, quanto à fase de manutenção dos Sistemas de Operação e Segurança de Túnel, o atendimento a no mínimo 5 (cinco) normas da ABNT, sem, contudo, mencionar a Licença de Aprovação pelo CBMERJ. Diante do exposto, questiona-se: em

que fase deverá ser expedido o alvará pelo CBMERJ liberando o funcionamento dos túneis?

**Respostas:** A obrigatoriedade de possuir 100% (cem por cento) das OAE's com guarda-corpos, guarda-rodas, dispositivos de contenção viária e passeios, sem necessidade de recuperação ou substituição, refere-se à fase de Trabalhos Iniciais, e contempla os elementos das OAEs existentes. Em relação à adequação das OAEs para o trem-tipo TB-45, O PER define que:

- A adequação das OAEs dos trechos com previsão de obras de ampliação de Capacidade e Melhorias para as dimensões adequadas da rodovia e trem-tipo TB-45 deve ocorrer concomitante à realização das obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Construção de Vias Marginais.

- Nos trechos onde não houver obras, as OAEs deverão ser adequadas na Fase de Recuperação, do 3º ao 5º ano.

#### **112. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I**

O Volume I do PER define, para a fase de trabalhos iniciais, com prazo de 12 (doze) meses, a realização de atividades para a delimitação da faixa de domínio, incluindo a locação precisa dos limites da faixa de domínio a ser realizada com a recuperação, substituição ou implantação de todas as cercas e mourões nos padrões do DNIT. Diante disso, questiona-se: será expedida a DUP necessária para a realização dos trabalhos iniciais dentro do prazo necessário?

**Respostas:** Não há que se falar em DUP para o cumprimento de delimitação da faixa de domínio. A concessionária deverá delimitar a faixa de domínio existente no primeiro ano da concessão. A delimitação deverá ser retificada ao longo da concessão em caso de desapropriações.

#### **113. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I**

Considerando a necessidade de implantação dos Sistemas de Gestão Socioambiental e de Gestão em Saúde e Segurança do Trabalho, em conformidade, respectivamente, com a ISO 14.001 e com a ISO 45.001, favor esclarecer se há necessidade de certificação quanto ao cumprimento das referidas normas.

**Respostas:** De acordo com o PER I, a Concessionária deverá implantar, até o final do 24º mês da Concessão, com base na NBR ISO, e suas atualizações, o que será comprovado mediante apresentação de certificado de entidade credenciada pelo INMETRO, que deve ser renovado conforme exigido em norma ou validade definida no certificado, mantendo, junto à ANTT, as

versões atualizadas desses certificados.

#### **114. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I**

Em relação ao item 3.2.8 do Volume I do PER, entendemos que nos trechos de duplicação poderá ser adotada a solução que seja escolhida pela Concessionária, segundo sua conveniência ou preferência, desde que respeitada a norma vigente assim como os parâmetros descritos no PER Volume I - item 3.2.8 - Parâmetros Técnicos, independente se com barreira New Jersey, defesa dupla ou até mesmo canteiro central. Está correto o entendimento? Caso contrário, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto.

Nos trechos de duplicação, a solução a ser implantada caberá à Concessionária, por meio de desenvolvimento de projeto executivo, desde que sejam respeitadas as normas vigentes, assim como os parâmetros descritos no PER Volume I, item 3.2.8 - Parâmetros Técnicos.

O PER Volume II traz parâmetros diferenciados para trechos específicos do sistema rodoviário, que também devem ser atendidos.

#### **115. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I**

As obrigações e parâmetros de pavimento a serem atendidos pela Concessionária estão expressos no item 3.1.1 - Pavimento, do PER Volume I. Diante do exposto, questiona-se:

a) Verificamos que nele não consta a exigência de atendimento quanto à comprovação de vida remanescente de pavimento, portanto este não será um parâmetro a ser cobrado da Concessionária ao fim da Concessão. Está correto o entendimento?

b) Ao final na concessão será necessário atender somente os parâmetros constantes da Tabela constante ao final do item 3.1.1 – Pavimento - PER Volume I, referente à data em que for feito o levantamento final das condições ao término da concessão. Está correto o entendimento?

**Respostas:** O entendimento está correto. A comprovação de vida remanescente do pavimento não será um parâmetro a ser cobrado da Concessionária ao fim da concessão. Somente será necessário atender aos parâmetros constantes na tabela final do Item 3.1.1 - Pavimento do PER - Volume I, referente à data em que for feito o levantamento final das condições ao término da concessão.

**116. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume I**

Segundo o Item 3.4.5.1 do Volume I do PER: “1. A Concessionária deverá implantar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, com localização de acordo com o PER Volume II - APÊNDICE D, podendo sua posição ser alterada em até 5 km. 2. Caso a concessionária julgue conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, além dos 5 km, deverá submeter à ANTT, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto local que justifique a alteração da localização da praça de pedágio.” Nesse sentido, questiona-se:

- a) Entendemos que a alteração da posição de praça de pedágio existente, respeitado o limite de 5 km estabelecido no PER, será admitida para fins de coibir rota de fuga existente no Sistema Rodoviário, sendo este um motivo justificável a ser aceito pela ANTT. Está correto o entendimento?
- b) Entendemos que uma alteração da posição de praça de pedágio existente, quando acima do limite de 5 km estabelecido no PER, será admitida tanto para fins de coibir rota de fuga existente no Sistema Rodoviário quanto para melhorar a eficiência da arrecadação tarifária, sendo estes motivos justificáveis, aptos a serem aceitos pela ANTT. Está correto o entendimento?

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto.

A) A identificação de rotas de fuga poderá ser um dos motivos para justificar eventuais alterações da localização das novas Praças de Pedágio.

B) Para alterações acima de 5 km, a concessionária deverá apresentar estudo técnico nos termos definidos pelo PER que será objeto de análise específica pela ANTT.

**117. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II**

O Apêndice K do PER prevê os anos de conclusão das obras que ensejarão a reclassificação tarifária, sendo (i) 4º Ano de Concessão para as obras na RMRJ; e (ii) 5º e 6º Anos de Concessão para as obras na Serra. O Modelo Econômico-Financeiro, por outro lado, estima, na aba “Valores Contrato”, a conclusão das obras da RMRJ no 5º Ano da Concessão e a conclusão das obras da Serra nos Anos 6 e 7 da Concessão. Diante dessa inconsistência, questiona-se:

- a) Entende-se que em caso de divergência entre o PER e o Modelo Econômico-Financeiro, prevalece o primeiro, nos termos da Cláusula 1.2 da Minuta de Contrato, uma vez que o PER é

documento Anexo ao Contrato, ao passo que o MEF consiste em um documento referencial. O entendimento está correto?

b) Apesar de se tratar de modelo referencial, é certo que o Modelo Econômico-Financeiro é o que dá embasamento a diversos pontos do Edital, do Contrato e demais Anexos. Assim, caso haja, de fato, inconsistência no Modelo Econômico-Financeiro quanto ao Ano de Concessão em que deverão ser concluídas as obras na RMRJ e na Serra, dando ensejo à reclassificação tarifária, questiona-se quais seriam os impactos dessa inconsistência na modelagem?"

**Respostas:** a) O entendimento está correto.

b) Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão". Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

#### **118. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II**

Na página 64 do Volume II do PER está a seção transversal proposta para o nível da Nova Subida da Serra de Petrópolis, sem previsão de implantação de Galeria de Segurança para fuga de pedestres, em caso de grandes sinistros, com o objetivo de evitar o conflito entre pedestres e veículos de serviço e atendimento. Por outro lado, no Modelo Econômico-Financeiro, na aba "Túnel Concer Labtrans + Sicro", há, nos itens 8.11 e 8.12, orçamento para a execução da referida Galeria e de suas saídas de emergência, estando estes valores considerados no CAPEX previsto no Modelo Econômico-Financeiro. Diante dessa divergência entre os documentos, favor esclarecer se o Túnel em questão deverá contar ou não com Galeria de Segurança e Saídas de Emergência."

**Respostas:** Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente, incluindo o modelo econômico-financeiro, não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Deverão ser consideradas obras obrigatórias àquelas descritas nos documentos contratuais e seus anexos.

Portanto, conforme descrito no PER Volume II, item 1.5.1 OBRAS DE AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE,

subitem "C. Túneis" deverão ser executados: o túnel decrescente da Nova Subida da Serra, entre o km 80,930 e 87,380 conforme Apêndice E subitem "O" e o túnel de serviço, com localização coincidente, conforme Apêndice E subitem "P".

Além disto, esclarece-se que os normativos relacionados aos requisitos para as medidas de segurança e proteção contra incêndios em túneis destinados ao transporte rodoviário devem atender aos parâmetros de desempenho expressos no item 3.1.9 do PER Volume I, bem como aos normativos vigentes aplicáveis, tais como normas brasileiras de túneis e normativos do Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro.

O PER Volume I, no capítulo 3.1.9, item Manutenção, subitem 8, indica que o atendimento dos requisitos das Normas Técnicas, deverá ser de no mínimo:

- a. ABNT NBR 5181:2013 - Sistemas de iluminação de túneis - Requisitos;
- b. ABNT NBR 15661:2022 - Proteção contra incêndio em túneis rodoviários e urbanos;
- c. ABNT NBR 16736:2019 - Proteção contra incêndio em túneis rodoviários e urbanos - Operação de emergência em túneis rodoviários e urbanos;
- d. ABNT NBR 15981:2019 - Sistemas de segurança contra incêndio em túneis - Sistemas de sinalização e de comunicação de emergências em túneis; e
- e. ABNT NBR 15775:2009 - Sistemas de segurança contra incêndio em túneis - Ensaios, comissionamento e inspeções.

Além da indicação no subitem 3 da necessidade de "Aquisição e devidas atualizações do Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros".

## **119. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II**

No Volume II do PER, encontramos, na página 65, a seção transversal proposta para o túnel de serviço para acesso de veículos de atendimento. Também no Modelo Econômico-Financeiro, na aba "Túnel Serviço" está considerado o orçamento para a construção deste Túnel de Serviço. Observamos, contudo, que neste orçamento não está previsto a construção de acessos ao túnel principal, e, também, nos demais documentos fornecidos, não encontramos mais detalhes sobre a construção do Túnel de Serviço e seus acessos. Assim, questiona-se:

- a) Como serão os acessos deste Túnel de Serviço ao Túnel Principal?
- b) Qual será o espaçamento entre esses acessos?
- c) Como não há previsão de acostamento para o Túnel Principal, como os veículos de serviço darão atendimento no espaço/intervalo entre cada acesso em caso de sinistro que interrompa o tráfego?

**Respostas:** a) As interligações deverão propiciar condições de trafegabilidade das equipes de apoio e deverão ser dotadas de PCF. Deverão ser consultadas as normativas vigentes, para verificação de requisitos adicionais.

b) O normativo de segurança vigente (CMBERJ NT 4-09) determina a implantação de interligações entre os túneis de serviço e principal a cada 250 metros.

c) Em casos de sinistro, os veículos de serviço irão trafegar pelo túnel de serviço, de forma exclusiva, não necessariamente ocorrendo o ingresso dos veículos de apoio ao túnel principal (as equipes irão adentrar ao túnel principal através das interligações entre ambos, separadas por portas PCF).

## **120. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II**

Considerando que a recuperação de uma placa de concreto exige a demolição da placa a ser recuperada, uma nova concretagem com a implantação de armações e o prazo de cura do concreto de pelo menos uma semana, entendemos que, ao observarmos a quantidade de placas a serem recuperadas, o prazo de doze meses seria insuficiente. Ao analisarmos as planilhas com orçamentos de pavimentação que compõem o Modelo Econômico-Financeiro, não encontramos quantitativos de recuperação de placas de concreto em montantes suficientes para fazer frente à recuperação das placas necessárias nas condições descritas. Observamos, ainda, que nesta orientação há uma menção, também, aos segmentos que receberam a correção com pavimento flexível. Pelo texto, contudo, não ficou claro se esses segmentos, mesmo em boas condições, e considerando a mudança do tipo e quantidade do tráfego nesta via após a implantação da Nova Subida da Serra, deverão ser refeitos em placas de concreto. Diante do exposto, questiona-se:

- a) Como foram apurados os quantitativos de placas de concreto a serem recuperadas que alimentaram as planilhas do MEF?
- b) Os segmentos que receberam a correção com pavimento flexível, mesmo que em bom estado, e considerando o tráfego que será bem menor nessa via após a implementação da Nova

Subida da Serra, deverão ser recuperados com o refazimento das placas de concreto?

c) Como serão tratados as placas de concreto reprovadas e os segmentos com correção com pavimento flexível no trecho da descida entre os kms 81 e 87?"

**Respostas:** a) Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão". Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

b) e c) A Concessionária deverá, tanto para pavimentos flexíveis quanto para pavimentos rígidos, restabelecer os níveis mínimos de serventia e capacidade estrutural, incluindo a recuperação ou recomposição das pistas de rolamento, faixas de segurança e acostamentos, de modo a atender aos parâmetros de desempenho estabelecidos no item 3.1.1 do PER - Volume I. A atual pista de subida da Serra de Petrópolis, deverá adotar solução única de revestimento para todo o segmento existente entre o km 0,00 ao 21,90 (SNVs 040VRJ1005, 040VRJ1010 e 040VRJ1015). Destaca-se, ainda, que, após a conclusão das obras de duplicação e ampliação de capacidade da pista de descida da serra, a pista existente será destinada ao tráfego local, turístico ou como alternativa de tráfego em situações previstas no Projeto operacional da concessionária.

Quanto aos segmentos objeto das intervenções de duplicação e ampliação de capacidade entre o km 80 e o km 102 (SNVs 040BRJ0890 e 040BRJ0910), o tipo de pavimento será de livre escolha da concessionária, devendo atender aos parâmetros exigidos pelo PER Volume I. O tipo do revestimento adotado deverá abranger todas as faixas em todo o segmento, visando a continuidade e a homogeneidade. Na opção pelo pavimento flexível, os segmentos em túnel deverão ser executados obrigatoriamente em pavimento rígido, em decorrência de fatores técnicos e de segurança, sendo esta a única exceção ao princípio da continuidade para o tipo de pavimento.

## **121. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II**

No Volume II do PER, observa-se a necessidade de possibilitar a utilização do acostamento entre o

km 65,50 e o km 124,00 como faixa de rolamento. Este acostamento, ainda nos termos do PER, deverá apresentar largura de 3,00 metros e estrutura de pavimentação com a mesma solução adotada nas pistas, de modo a permitir a circulação de veículos (inclusive comerciais). Diante disso, questiona-se: Os custos necessários para a utilização do acostamento como faixa de rolamento nesse trecho, incluindo a eliminação de interferências, ampliações em locais já esgotados e eventual atendimento às normas relativas à execução de obras em áreas de proteção ambientais foram considerados na modelagem econômico-financeira?

**Respostas:** O PER - Volume I descreve os parâmetros técnicos e de desempenho que deverão ser observados pela Concessionária ao longo de todo o período de concessão. Contudo, as soluções construtivas deverão ser detalhadas no projeto executivo a ser elaborado pela Concessionária. Os custos apresentados no MEF são referenciais e não vinculativos. Cabe às Proponentes o dimensionamento adequado dos recursos necessários para atendimento aos requisitos técnicos definidos no PER.

#### **122. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II**

O Volume II do PER prevê que a atual pista de Subida da Serra de Petrópolis deverá permanecer em plena operação durante todo o período da concessão. Considerando o disposto, favor esclarecer se a atual pista de subida deverá abranger a oferta de serviços de socorro médio e mecânico após a conclusão da Nova Subida da Serra.

**Respostas:** Sim. A atual pista de subida deverá ser contemplada com todos os serviços operacionais previstos no PER Volume II até a conclusão e disponibilização ao tráfego, das intervenções de duplicação e ampliação de capacidade no trecho da serra (entre o km 80 e o km 102). Após, a concessionária deverá submeter à ANTT o plano de contingência no qual deverá prever as condições de atendimento a este segmento.

#### **123. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II**

Qual destinação deverá ser conferida pela concessionária às Bases de Serviços Operacionais existentes e que não estão previstas na Tabela 49 do Volume II do PER?

**Respostas:** Caberá à futura concessionária a definição quanto a destinação a ser dada às Bases de Serviços Operacionais existentes e que não estão previstas na Tabela 49 do Volume II do PER. A concessionária será responsável integralmente pela demolição e/ou manutenção das estruturas

existentes/remanescentes, incluindo todos os custos decorrentes da sua opção. Caso a concessionária opte pela demolição, ainda que parcial das edificações, tal procedimento deverá ser justificado e submetido previamente à ANTT. Optando-se pela preservação do bem, ainda que de forma parcial, as edificações deverão ser objeto dos serviços de manutenção, conservação e monitoramento nos termos previstos no PER.

**124. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II**

Na Tabela 5 do Volume II do PER há previsão de que o acostamento entre o km 65,50 e o km 124,00 poderá ser usado como faixa de rolamento desde que, dentre outras condições, os usuários sejam comunicados previamente por meio do acionamento dos equipamentos de ITS de comunicação.

**Respostas:** O entendimento está correto. Dentre os sete requisitos previstos para o uso do acostamento como faixa de rolamento, entre o km 65,50 e o km 124,00 da BR-040/RJ, está previsto que "iv. Os usuários deverão ser comunicados previamente por meio do acionamento dos equipamentos de ITS de comunicação".

**125. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II**

Na Tabela 46 do Volume II do PER são estimados os quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da frente de serviços operacionais. Em caso de necessidade de aumento desses quantitativos, para fazer frente às obrigações previstas na Minuta de Contrato e no PER, entende-se que a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro, salvo quando o aumento no quantitativo estimado decorrer de alteração dos parâmetros previstos por mera voluntariedade da concessionária. O entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento não está correto. A futura concessionária deverá disponibilizar o quantitativo de instalações e equipamentos para o cumprimento dos parâmetros de desempenho. Todavia, esse quantitativo não pode ser inferior ao mínimo estabelecido no PER.

**126. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II**

Conforme exposto na “Tabela 42 – Frente de Serviços Operacionais” do PER vol. II, em seu item 3.4.5.1., o prazo para conclusão da nova praça de pedágio é de 12 (doze) meses. Contudo, referido

prazo não parece se amoldar à prática de mercado, especialmente considerando o prazo para desenvolvimento e apresentação de Projeto Executivo, bem como os requisitos estipulados na cláusula 8 do Contrato para desenvolvimento das Obras e Serviços. Diante disso, a fim de possibilitar o devido equacionamento de investimentos ao longo do prazo da concessão, solicita-se sejam esclarecidos quais os marcos temporais adotados a fim de demonstrar a exata viabilidade desta construção no prazo especificado.

**Respostas:** O prazo previsto para conclusão de nova praça de pedágio segue o modelo dos contratos praticados na 5ª Etapa de Concessões de Rodovias Federais. Em relação aos projetos, a concessionária deverá observar as Notas de Procedimentos para Projetos constante no PER e a regulamentação vigente da ANTT para a execução de obras no primeiro ano de concessão.

#### **127. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II**

Nos termos do Volume II do PER, a Concessionária deverá utilizar a BSO existente no km 796,740 e construir outras 4 (quatro) novas bases, devendo, ainda “dar destinação” às BSO’s existentes atualmente e que não estão previstas na nova concessão. No entanto, considerando já existirem edificações atualmente utilizadas, questiona-se: em vez de construir novas BSO’s, a Concessionária poderá utilizar as bases existentes, desde que sejam cumpridos os parâmetros e as obrigações estipulados?

**Respostas:** A definição das localizações das novas BSOs considerou os parâmetros de desempenho para os Serviços de Atendimento ao Usuário e as condições de segurança para o acesso às mesmas. O PER Volume II define condições específicas para as BSO/SAUs que não são atendidas pelas estruturas atuais e estão relacionadas à segurança nos acessos e às características exigidas das benfeitorias a serem implantadas. Adicionalmente, cabe destacar que, no km 104 da BR 040/RJ, a BSO existente deverá dar lugar à implantação de um PPV fixo e a BSO localizada no km 21 da Variante da BR 040/RJ (SNV040VRJ1015) estará localizada em pista com duplo sentido de tráfego face a conversão do segmento na Ligação entre os bairros Bingen-Quitandinha. Não obstante, eventuais alterações da localização das BSO/SAUs são admissíveis, desde que submetidas previamente à ANTT e, ainda que autorizadas, não poderão servir de justificativa para o não atendimento aos parâmetros de desempenho estabelecidos para cada serviço.

#### **128. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II**

O item “b) Tratamento do Acidente Geológico no Túnel em construção” inserido na página 15 do

PER vol. II prevê a possibilidade de participação da concessionária anterior. Nesse sentido, requer sejam esclarecidos e devidamente delimitados os objetivos do acompanhamento a ser empreendido pela concessionária anterior. Ademais disso, entendemos que a inexistência de corresponsabilidade implica que eventual responsabilidade civil acerca do Tratamento do Acidente não incidirá sobre a concessionária anterior. Está correto nosso entendimento?

**Respostas:** Além da desobstrução do túnel e da realização do reforço estrutural, a nova concessionária deverá apresentar relatório detalhado com todos os serviços executados e os custos decorrentes conforme previsto no PER. Considerando os processos judiciais em curso, tal relatório poderá ser utilizado, a critério da ANTT, nestes procedimentos. Nesse sentido, poderá a concessionária anterior acompanhar a realização dos serviços, mediante prévio credenciamento, visando conhecer as soluções e quantitativos adotados na execução dos serviços descritos.

Sim, o entendimento sobre a responsabilização está correto. O acompanhamento dos serviços relacionados ao tratamento do acidente geológico pelo concessionário anterior poderá ser facultativo e não implicará em qualquer co-responsabilidade, incluindo responsabilidade civil. A execução da referida obra e eventuais responsabilidades serão delimitadas conforme as disposições contratuais aplicáveis.

#### **129. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II**

O Edital e seus anexos estabelecem, no escopo das obras de ampliação de capacidade, a implantação de faixa adicional entre o km 65+500 e o km 124+000 da BR-040/RJ. Considerando que o posicionamento dos pilares, nos dois sentidos, do viaduto de acesso a Xerem, situado no km 101+540, impede o devido cumprimento por não guardar a largura suficiente para requerida implantação e que não está prevista no PER a demolição e a construção de nova OAE, questionamos:

- a) Como deverá ser tratado e precificado pelos licitantes a impossibilidade de realização desta obra, nos termos estipulados nos documentos da licitação?
- b) Valores decorrentes de saneamento desta falha serão objeto de recomposição do equilíbrio da equação econômico-financeira da concessão?

**Respostas:** Nos termos do contrato de concessão, é responsabilidade da concessionária o desenvolvimento do projeto e sua posterior execução, atendidas as legislações e normas técnicas vigentes. Os projetos deverão prever as soluções técnicas nos casos de eventuais interferências com estruturas existentes, não cabendo reequilíbrio econômico -financeiro decorrente das soluções adotadas. Para o caso específico, a solução poderá compreender a segregação da faixa

adicional da pista principal, minimizando os impactos no viaduto existente.

### **130. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II**

Em relação ao item 1.5.1, “D”, do Volume II do PER, que trata da pista de Subida da Serra de Petrópolis atualmente existente, questiona-se:

a) O PER estabelece que, durante todo o período de concessão, a atual pista de Subida da Serra de Petrópolis deverá permanecer em plena operação, cabendo a concessionária a responsabilidade pelo planejamento, programação e execução das intervenções de manutenção e conservação do segmento rodoviário. Neste sentido, caberá à Concessionária definir a solução de engenharia que preferir em termos de planejamento de gestão do pavimento ao longo do período da Concessão, está correto o nosso entendimento?

b) Caso a Concessionária prefira em seu projeto, para impermeabilizar melhor o pavimento do da pista de subida existente, e entenda que uma solução de Blacktopping (técnica de reabilitação de pavimentos concreto de cimento portland com o uso de produtos asfálticos), desde que atendidos os parâmetros contratuais, não caberá à ANTT interferir no planejamento escolhido pela Concessionária. Está correto o nosso entendimento?

**Respostas:** O entendimento não está correto. A atual pista de subida da Serra de Petrópolis deverá ser totalmente recuperada com o mesmo tipo de pavimento (rígido ou flexível), e atendendo aos parâmetros técnicos especificados no PER, entre o km 0,00 ao 21,90 (SNVs 040VRJ1005, 040VRJ1010 e 040VRJ1015), e que demanda a preservação das suas condições originais face sua importância histórica.

### **131. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 7 – Transição A**

Quanto ao Anexo 7 da Minuta de Contrato, que estabelece a transição entre a operadora atual e a Concessionária, favor esclarecer se serão aplicáveis os procedimentos de transição previsto nos artigo 54 a 62 da Resolução ANTT nº 6.063, de 13 de fevereiro de 2025, considerando que a norma em questão traz um regramento mais aprofundado que o referido Anexo quanto ao regime de transição, mas a Cláusula 1.2.5 da Minuta de Contrato estabelece que em caso de conflito entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalece o Contrato.

**Respostas:** Nos termos da Cláusula 1.2.5 da Minuta de Contrato, em caso de conflito entre o contrato de concessão e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato.

Entretanto, no caso de regras estritamente procedimentais, em que os atos sejam alterados durante a execução do Contrato, ou no caso de omissões no Contrato, poderá prevalecer a regulamentação vigente.

### **132. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 7 – Transição A**

Em relação à equipe de transição a ser criada pela SPE, prevista no Anexo 7, entende-se que, nos termos do art. 61, § 1º, da Resolução ANTT nº 6.063, de 13 de fevereiro de 2025, a concessionária atual e o DNIT também deverão designar suas próprias equipes de transição, para atuação durante a fase de convivência. O entendimento está correto?

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Antes de iniciar a fase de convivência, a Superintendência responsável notificará a concessionária anterior e, se for o caso, a futura concessionária ou o DNIT, para que indiquem suas respectivas equipes de transição.

### **133. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 15 – Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo**

Verifica-se no Anexo 15 da minuta de Contrato que o acionamento do mecanismo de compartilhamento de risco de preço de insumo é condicionado à conclusão de ao menos 90% (noventa por cento) das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER até o momento da sua aferição. Como não se verifica condição similar para o acionamento dos demais mecanismos de compartilhamento de risco, solicita-se que sejam esclarecidas as razões para haver esse requisito especificamente para o compartilhamento do risco de preço de insumos.

**Respostas:** O questionamento apresentado não se relaciona à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame.

### **134. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 16 – Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis**

O item 3 do Anexo 16 da Minuta de Contrato define os itens que estão sujeitos ao Mecanismo de Compartilhamento do Túnel da Nova Subida da Serra. Considerando os itens previstos, tem-se, no Modelo Econômico-Financeiro, para os serviços sujeitos ao mecanismo, o total de R\$ 148.113.880,61, na aba “Túnel Concer Labtrans + Sicro”; e o total de R\$ 139.431.642,80, na aba “Túnel de Serviço”, totalizando, assim, R\$ 287.545.523,41. Considerando estes valores,

entendemos que o valor a ser considerado no item 2.4 do Anexo 16 deve ser corrigido para R\$ 287.545.523,41. Está correto o entendimento?

**Respostas:** O entendimento está incorreto. Foi verificado erro material no valor apresentado e o total a ser considerado para fins de aplicação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis corresponde a R\$ 252.384.193,88 (duzentos e cinquenta e dois milhões, trezentos e oitenta e quatro mil, cento e noventa e três reais e oitenta e oito centavos) na data-base de janeiro de 2023, a ser reajustado a partir da Data de Assunção pelo IRT, conforme disposto no Anexo 16 da Minuta de Contrato.

### **135. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 16 – Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis**

Conforme exarado no Acórdão nº 2.464/2024, “o fato de a ANTT não realizar seus próprios monitoramentos, com a atualidade necessária, ou ao menos contratar terceiro, independente, para realizar tal tarefa, é mais um fator de risco relativo às incertezas da construção do túnel, dos correspondentes dispêndios e do possível aumento do pedágio”. Tanto é assim, que foi expedida recomendação para que a ANTT aprimorasse “os estudos relativos às condições de estabilidade do maciço, visando a melhor definição dos custos envolvidos com a construção do túnel parcialmente escavado e do túnel de serviço, de forma a mitigar o risco de aumento do pedágio”. Nesse sentido, a ausência de estudos adequados e atualizados impede a devida precificação, pelos Licitantes, dos custos atrelados às intervenções necessárias, bem como impõe elevado grau de incerteza acerca da suficiência, ou não do Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis. Diante de todo o exposto, questiona-se:

a) Quais foram as medidas adotadas pela ANTT a fim de mitigar o desinteresse de potenciais players de mercado em decorrência da ausência de informações adequadas, em afronta ao princípio da competitividade?

b) Em observância ao disposto no art. 20 da LINDB, como pode ser justificada a vantajosidade da manutenção de tantas incertezas acerca desta obra, em detrimento da realização de estudo atualizado sobre as condições do respectivo túnel?

**Respostas:** O questionamento apresentado não se relaciona à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame.

### **136. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 16 – Mecanismo de Compartilhamento de Risco**

### **do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis**

Conforme apresentado no questionamento nº 111, a ausência de informações relacionadas ao Túnel da NSS prejudica a competitividade do certame. Nesse sentido, embora a ANTT tenha previsto mecanismo próprio de compartilhamento de riscos, como deverão ser computados pelos licitantes, no momento de formulação de suas propostas, os riscos atribuídos exclusivamente à Concessionária (item 3.1.2. do Anexo 16), uma vez que apenas poderão ser quantificados durante a execução das obras?

**Respostas:** As licitantes devem estimar os custos e os riscos a ela alocados. O mecanismo visa tão somente mitigar os riscos da futura concessionária, não eliminá-lo.

### **137. Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 16 – Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis**

Levando em consideração o compartilhamento de riscos previsto para as obras do Túnel da NSS, entendemos que eventual responsabilidade civil atrelada aos serviços estipulados no item 3.1.1. do Anexo 16 ao Contrato será igualmente compartilhada entre as Partes. Está correto nosso entendimento?

**Respostas:** O entendimento não está correto. O objeto de compartilhamento está explicitado no Anexo 16.

### **138. Modelo Econômico-Financeiro**

O percentual do Fator D atribuído ao Túnel em Obras está previsto na célula C49 da aba “Cálculo Fatores D&E” do Modelo Econômico-Financeiro. Referida célula faz menção à célula F30 da aba “Desap. Reass. Contenção” do Modelo Econômico-Financeiro e por sua vez, faz menção, dentre outras, à célula C30 da mesma aba. A célula C30, por sua vez, faz referência ao valor disposto na célula J69 da aba “Apoio” do Modelo Econômico-Financeiro, correspondente ao cálculo do Valor Presente Líquido obtido pelas somas das células “Z625, Z626, Z627 e Z628” da aba “Capex\_detalhado” do Modelo Econômico-Financeiro. Essas células correspondem, respectivamente, ao túnel de 350m a ser instalado no km 84,017 da BR-040, ao túnel de 270m a ser instalado no km 85,080 da BR-040, à conclusão do túnel iniciado pela CONCER e ao túnel de serviço a ser implementado junto ao túnel já iniciado. Diante disso, em nosso entendimento, para cálculo do Fator D atrelado ao Túnel em Obras, a ANTT valeu-se de referências atreladas às obras dos demais túneis. Nosso entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento não está correto. O objeto de compartilhamento está explícito no Anexo 16.

### **139. Modelo Econômico-Financeiro**

Requer-se sejam apontadas as retificações realizadas para satisfazer a determinação emanada no âmbito do Acórdão TCU nº 2.464/2024, para que se “corrija o cálculo do Fator D e associe um percentual específico a cada uma das obras em túneis previstas, em atenção ao disposto no art. 9º, §§ 2º e 4º, da Lei 8.987/1995”.

**Respostas:** Em atendimento ao referido Acórdão TCU, foi procedida a correção de erro material no cálculo do Fator D da conclusão do Túnel em Obras e incluído Fator D específico para cada uma das obras em túneis previstas.

### **140. Modelo Econômico-Financeiro**

O Modelo Econômico-Financeiro não compreende, a partir do quinto Ano de Concessão, custos com arrecadadores, líderes de pedágio, auxiliares de pista e faxineiros. Isso se dá em razão da previsão, na Cláusula 18.7.1, (ii), da Minuta de Contrato, de que a ANTT definirá pela vantajosidade e implantação do sistema Free Flow em substituição às praças de pedágio até o final daquele Ano de Concessão. Assim, entende-se que caso a Agência não determine a implantação do sistema, mantendo a cobrança da tarifa por meio das praças de pedágio, haverá o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, para compensar a ausência de previsão, no MEF, dos custos mencionados. O entendimento está correto? Além disso, considerando a possibilidade de se substituir as praças de pedágio pelo sistema Free Flow já no quinto Ano de Concessão, por qual razão foi imposta a determinação de realocação da Praça Simão Pereira já no primeiro ano, já que existe a possibilidade de essa praça ser desativada apenas quatro anos depois de sua implantação?"

**Respostas:** A implantação do sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow poderá partir de determinação da ANTT ou advir de proposta da Concessionária, nos termos da legislação aplicável e do disposto no Contrato de Concessão.

Contudo, cabe asseverar que, o MEF não é vinculativo, e que uma eventual substituição das praças de pedágio por Free flow será objeto de regulamentação futura pela ANTT, após o encerramento do Sandbox regulatório. A manutenção das praças de pedágio existentes, não ensejará à concessionária nenhum direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

#### **141. Modelo Econômico-Financeiro**

Ao analisarmos as planilhas do Modelo Econômico-Financeiro, que compõem os orçamentos das diversas obras, notadamente nas obras da Nova Subida da Serra e das marginais na RMRJ, não conseguimos identificar itens de serviço que permitissem avaliar as soluções referentes aos solos moles, localizados na Reta do Aipim, km 102 ao km 98 do projeto da Nova Subida da Serra, e nas marginais da RMRJ, região da REDUC, entre os kms 118 e 113. Diante disso, questiona-se: quais as soluções analisadas e os critérios adotados para a quantificação dos serviços necessários para estabilização dos solos compreensíveis nas regiões da Reta do Aipim, km 102 ao km 98 do projeto da Nova Subida da Serra, e nas marginais da RMRJ, região da REDUC, entre os kms 118 e 113?

**Respostas:** O estudo foi desenvolvido a nível funcional, com base em uma campanha de sondagens preliminar. Todos os resultados foram avaliados, e os custos decorrentes dos tratamentos geotécnicos foram considerados dentro do CAPEX proposto. No entanto, esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial.

#### **142. Modelo Econômico-Financeiro**

Ao analisar as planilhas do Modelo Econômico-Financeiro, que compõem os orçamentos das obras, destacam-se os investimentos na Nova Subida da Serra, especificamente no trecho entre os kms 87 e 102, onde será realizada a duplicação da pista de descida. Nesse trecho da serra, a obra prevê três faixas por sentido, o que exige gera uma quantidade significativa de material para descarte. No entanto, os pontos viáveis para descarte estão restritos às proximidades do km 98 e à região da baixada. Além disso, a volta dos veículos vazios pela pista de descida não é viável, pois não há espaço para um caminho de serviço nessa plataforma, que já sofrerá forte interferência da própria execução da obra. Como a rodovia permanecerá em operação, permitir esse tráfego comprometeria a segurança e o conforto dos usuários. Dessa forma, a única alternativa para o retorno dos veículos vazios é utilizar a pista de subida, o que mais que dobra a Distância Média de Transporte (DMT) para o descarte de materiais. Diante disso, questiona-se: As planilhas de orçamento constantes do Modelo Econômico-Financeiro, principalmente no que se refere aos orçamentos relacionados à execução das obras da Nova Subida da Serra, consideraram o aqui observado quanto às Distâncias Médias de Transporte relacionadas ao descarte de materiais?

**Respostas:** A DMT utilizada nos estudos corresponde à distância de descarte média estimada. O conceito de DMT não leva em consideração o caminho de volta, conforme preconiza a Composição de custo do DNIT.

Não obstante, os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de

concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão". Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

### **143. Modelo Econômico-Financeiro**

Nas notas de procedimento para "obras de aumento de capacidade e melhorias" está estabelecido que para as faixas adicionais deverão ser previstos os mesmos tipos de pavimento encontrados nas pistas já existentes. No entanto, o trecho ente o km 81 e o km 87, sentido Rio de Janeiro, apresenta pavimento rígido, sem que o Modelo Econômico-Financeiro apresente para esse trecho a previsão de implantação de 3ª faixa com esse tipo de pavimento. Nesse sentido, favor esclarecer qual deverá ser o tipo de pavimento a ser utilizado nas obras de aumento de capacidade e melhorias no trecho indicado.

**Respostas:** Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão". Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

Para os segmentos objeto das intervenções de duplicação e ampliação de capacidade entre o km 80 e o km 102 (SNVs 040BRJ0890 e 040BRJ0910), o tipo de pavimento será de livre escolha da concessionária devendo atender aos parâmetros exigidos pelo PER Volume I.

O tipo do revestimento adotado deverá abranger todas as faixas em todo o segmento, visando a continuidade e a homogeneidade. Na opção pelo pavimento flexível, os segmentos em túnel deverão ser executados obrigatoriamente em pavimento rígido, em decorrência de fatores técnicos e de segurança, sendo esta a única exceção ao princípio da continuidade para o tipo de

pavimento.

#### **144. Modelo Econômico-Financeiro**

Na aba “Dimensionamento BSO’s” do Modelo Econômico-Financeiro, há uma divergência entre o km final de cobertura da Base Operacional e das Ambulâncias (Tipos C e D) da BSO SAU11. Enquanto a primeira prevê o km 124 como final do trecho de cobertura, as linhas das Ambulâncias preveem o km 125,200. Favor esclarecer qual está correto. Além disso, entende-se que quanto ao SAU5, o km de início de cobertura, nos termos da Modelagem Operacional, deveria ser 776,100 e não 774,240. O entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento está incorreto. O dimensionamento das BSOs no Modelo Econômico-Financeiro é referencial e não vinculativo.

Deve-se cumprir com os escopos, os parâmetros técnicos, os parâmetros de desempenho e as obrigações estipulados para todos os Serviços de Atendimento aos Usuários previstos no PER Volume I e com os Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos da Frente de Serviços Operacionais e Prazos de Implantação previstos no PER Volume II.

#### **145. Modelo Econômico-Financeiro**

No Modelo Econômico-Financeiro, quais foram os parâmetros utilizados para o dimensionamento de pistas de cobrança considerando a adesão ao sistema automático por veículos leves e pesados?

**Respostas:** Os parâmetros utilizados para o dimensionamento das pistas de cobrança, considerando a adesão ao sistema automático por veículos leves e pesados, variavam conforme o Ano de Concessão. Esses dados podem ser consultados nas colunas G (Veículos Leves) e H (Veículos Pesados) da aba 'Dimensionamento de Praças' no MEF.

#### **146. Modelo Econômico-Financeiro**

Nas Abas “Dimensionamento de Praças” e “Fator Dim. Equipes” do Modelo Econômico-Financeiro foram observados os seguintes pontos:

- (i) No cálculo das horas de folga, a quantidade de funcionários é insuficiente para atuarem como feristas;

- (ii) No intervalo de refeição, a logística para distribuição de horário é aplicada para todos na primeira ou última hora do turno;
- (iii) Não foi considerado o tempo de 1h (uma hora) de refeição;
- (iv) No cálculo de ausências foram considerados 3 (três) dias, sendo o número muito menor do que o registrado nos últimos anos;
- (v) Não foram considerados profissionais nas vias AVI's. A operacionalidade das vias requer o monitoramento e acompanhamento por profissionais para atendimento ao usuário, liberação de veículos e redirecionamento, se for o caso, para vias manuais.
- (vi) Apesar da ausência de arrecadadores a partir do 5º ano, há previsão de funcionamento de vias manuais e automáticas até o final da concessão.

Os apontamentos estão corretos? Caso não estejam, favor esclarecer os pontos suscitados.

**Respostas:** O entendimento está incorreto.

Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão".

Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

#### **147. Modelo Econômico-Financeiro**

O Modelo Econômico-Financeiro, na aba "Dim. Veículos Inspeção" considera velocidades média constante de 60km/h, independente do trecho, da presença de retenções e de eventuais paradas para inspeção do corpo estradal e atendimento. Para efeito de custo da viatura, o MEF erroneamente considerou atualmente somente 12 horas de ronda por dia (21.000 km/mês), com consumo de 10km/l e custo do litro a R\$ 4,45. Entende-se, nesse sentido, ser necessário revisar os estudos econômico-financeiros quanto a estes pontos. O entendimento está correto? Caso contrário, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está incorreto.

Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão".

Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

#### **148. Modelo Econômico-Financeiro**

O Modelo Econômico-Financeiro, na aba "Dimensionamento BSO's" considera a mesma velocidade para as ambulâncias em todos os trechos, inclusive o da Serra, excedendo em muito a velocidade máxima regulamentada neste trecho. Nesse sentido, questiona-se: por qual razão não foram consideradas velocidades médias diferentes, de acordo com as características de cada trecho?

**Respostas:** O entendimento está incorreto.

Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão".

Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

#### **149. Modelo Econômico-Financeiro**

Favor esclarecer quais foram os critérios para a definição dos valores a serem considerados pela concessionária para fins de desapropriação e desocupação (R\$ 144.588.360,52), considerando, principalmente, a ausência, até o momento, de Decreto de Utilidade Pública e de projetos geométricos.

**Respostas:** Os valores considerados em contrato para fins de desocupação e desapropriação foram definidos com base em versão preliminar de projeto de engenharia, desenvolvido no âmbito dos Estudos de Engenharia que embasaram o edital, e em estimativas a partir de custos referenciais de fontes oficiais e reconhecidas para orçamento.

Cumprido ressaltar que o objetivo do estudo é, unicamente, embasar a elaboração de edital, uma vez que é imputado à futura Concessionária a elaboração de projetos definitivos de engenharia e identificação das ocupações irregulares da faixa de domínio e áreas passíveis de desapropriação, bem como proceder com as diligências necessárias para execução dos procedimentos de desapropriação e servidões administrativas.

#### **150. Modelo Econômico-Financeiro**

Na aba "Dimensionamento BSO's" do Modelo Econômico-Financeiro constam considerações que indicam que os recursos previstos podem extrapolar o tempo de chegada (dos dois tipos de ambulância), o que ocasiona sanções administrativas à Concessionária. Entende-se, nesse sentido, pela necessidade de revisão no quantitativo de recursos para atendimento dentro dos parâmetros. O entendimento está correto?

**Respostas:** Os quantitativos previstos de equipes e veículos para os serviços de atendimento ao usuário são valores mínimos, cabendo à concessionária o adequado dimensionamento visando o atendimento aos parâmetros previstos no PER.

Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão".

Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da

responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

### **151. Estudo de Tráfego**

Os Estudos de Demanda de Tráfego da BR-040 formulados no âmbito do EVTEA deste procedimento licitatório foram formulados levando em consideração o ano-base de 2019, a fim de não impor aos valores cotejados os impactos da pandemia de COVID-19, formulando projeções lastreadas neste ano-base para cotejo do tráfego aplicado aos anos seguintes. Ocorre, contudo, que há ampla margem de dados relacionados ao tráfego do trecho a ser concedido para os anos posteriores, o que poderia equalizar as projeções formuladas há mais de 5 (cinco) anos ao cenário real da Concessão. Nesse sentido, requer se esclareça se a presente concessão promoveu a atualização dos dados dos Estudos de Tráfego em observância aos dados reais da Concessão.

**Respostas:** Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão".

Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

### **152. Estudos de Tráfego**

Conforme se extrai das fls. 27 do Estudo de Demanda de Tráfego – BR-040, as pesquisas de campo (pesquisas CVC, OD e PD) que subsidiam o estudo, foram realizadas no primeiro semestre de 2021, período altamente afetado pela pandemia de COVID-19. Diante disso, requer-se sejam esclarecidos os parâmetros adotados para compatibilização destes dados coletados em período crítico frente à real demanda percebida no trecho concedido.

**Respostas:** Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão são meramente referenciais; conforme estipulado no item 2.5 do Edital, "As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos

os dados e informações sobre a exploração da Concessão".

Ainda, consta no item 2.5.1. do referido Edital que "As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

### **153. Estudos de Tráfego**

Levando-se em conta que o Estudo de Capacidade adotado nos estudos do Edital, nas páginas 205 e 206 do relatório "ESTUDO DE DEMANDA DE TRÁFEGO – BR-040, elaborado pela LOGIT, apresenta, como utilizados nesse estudo, a geometria e o tráfego dos segmentos atuais da subida da Serra de Petrópolis, conforme os SNV's indicados na Tabela 68, notadamente os códigos 040VRJ1005, 040VRJ1010, 040VRJ1015, 040VRJ1020, 040VRJ1025, é correto afirmar que os trechos utilizados nesses estudos consideram os trechos atuais que compõem a Serra de Petrópolis e não o novo traçado, previsto na modelagem atual? Caso a resposta seja afirmativa, questiona-se se foi realizado estudo quanto à necessidade de três faixas por sentido considerando a nova geometria proposta?

**Respostas:** O entendimento está incorreto. Os resultados do Estudo de Demanda de Tráfego consideraram, na avaliação da ampliação da capacidade, as premissas relacionadas às obras propostas para o lote de concessão rodoviária em tela. Assim, com base nos estudos realizados, identificou-se a necessidade de implantação de três faixas por sentido no trecho mencionado.

### **154. Estudos de Tráfego**

O projeto executivo utilizado para a implementação parcial da Rodovia BR-040, entre os km 80 e 102, sofreu alterações significativas em relação ao projeto funcional disponibilizado na documentação da concorrência pela ANTT. Além da continuidade e conclusão das obras paralisadas desde 2016 (que certamente possuíam projeto executivo aprovado), o novo projeto prevê a ampliação do projeto original, com a implementação de uma faixa adicional em ambos os sentidos da rodovia e em todo o segmento entre os km 80 e 102, incluindo acostamento externo com 3,0 metros de largura. Ou seja, neste segmento, a intenção é entregar, em vez de uma rodovia duplicada com duas faixas de tráfego em cada sentido, uma pista duplicada com três faixas de tráfego em cada sentido. No entanto, a obra parcialmente executada segue uma geometria

concebida para duas faixas de rolamento por sentido. Além disso, na obra paralisada, já foram executadas diversas pontes e viadutos ao longo do trecho, sem mencionar o túnel de 4.600 metros de extensão, que está aproximadamente dois terços escavado. Isso implica que, para a conclusão da obra, será necessário o reforço e o alargamento dessas estruturas, entre outros acréscimos. Assim, para a execução dessa nova concepção com três faixas de tráfego em cada sentido, será necessário o reforço e o alargamento de várias estruturas já prontas, o que resultará em um dispêndio muito superior aos gastos previstos se fossem mantidas as estruturas originais. Além disso, será necessário desenvolver novos projetos e obter novas licenças ambientais, algumas de grande complexidade. A informação fornecida indica que essa mudança drástica na concepção, com o acréscimo substancial de custos, foi determinada pelos estudos de tráfegos realizados. Entretanto, esses estudos de tráfego foram questionados pela área técnica do TCU no Acórdão nº 2.464/2024 quanto à sua qualidade e atualização. O TCU considerou os estudos de tráfego desatualizados e constatou que, no estudo apresentado pela ANTT, os dados relativos aos cinco anos anteriores a junho de 2024, inclusive as taxas de crescimento decorrentes da variação do PIB, foram estimados e não baseados em dados reais. O TCU observou que “o EVTEA encaminhado ao Tribunal preteriu o uso de dados reais em favor de estimativas desatualizadas”. Contudo, na decisão dada no mencionado Acórdão, o Ministro Relator optou por determinar apenas que a ANTT avaliasse “se a utilização de dados oficiais mais recente no estudo de tráfego tem efeito relevante na modelagem econômico-financeira, procedendo os ajustes pertinentes que se mostrarem necessários”, ao invés de determinar que o estudo fosse refeito, o que poderia atrasar a licitação. Por outro lado, os estudos com dados reais realizados por essa proponente indicaram que uma terceira faixa não seria necessária como está previsto. Considerando que a execução das obras da Nova Subida da Serra (viadutos e túnel) encontra-se cerca de 50% (cinquenta por cento) pronta, e que o acréscimo de uma terceira faixa irá encarecer substancialmente o projeto, que já está com uma tarifa de pedágio substancialmente maior do que a atualmente praticada, além de indicações de problemas para o licenciamento ambiental, e que, adicionalmente, pode ser considerada a possibilidade de ampliação de capacidade de acordo com os níveis de serviço, prevista no edital de licitação, esse acréscimo, além de parecer equivocado tecnicamente, vai contra o interesse público, pois irá atrasar as obras e onerar a tarifa do pedágio. Diante de todo o exposto, questiona-se:

- a) Por qual razão a ANTT não atualizou o estudo de tráfego, conforme sugerido pelo TCU?
- b) Quais foram os critérios utilizados para a adoção da terceira faixa, considerando que 50% (cinquenta por cento) da obra já havia sido realizada?

**Respostas:** a) O estudo de viabilidade é referencial e não vinculativo. Todas as verificações e avaliações referentes aos dados de tráfego, em especial nas praças de pedágio existentes, foram realizadas em todas as etapas do projeto, incluindo em esclarecimentos aos questionamentos do TCU.

b) O estudo de viabilidade é referencial e não vinculativo. Todos os parâmetros e métodos utilizados para os cálculos dos níveis de serviço e seus resultados estão apresentados nos estudos de tráfego referentes aos estudos de viabilidade desse projeto.

### **155. Estudos Ambientais**

Considerando que o licenciamento ambiental é de responsabilidade da Concessionária e que a solução proposta pela ANTT no projeto funcional, enviado juntamente com a documentação da concorrência, prevê o uso da Área de Preservação Permanente (APP) REBIO Tinguá, o que é vedado pela legislação ambiental, e sabendo que o projeto executivo é indispensável para o licenciamento ambiental, é provável que será necessária uma alteração significativa no traçado da rodovia para evitar interferências com essa área. Nesse sentido, antecipando dificuldades no licenciamento ambiental, pergunta-se: como deverá ser tratada a necessidade de uma alteração expressiva no projeto funcional fornecido pela ANTT? Existe, de fato, uma justificativa técnica para a necessidade de uma terceira faixa de descida da serra, juntamente com a mudança do traçado da rodovia existente, que apresenta excelente desempenho? Qual seria a justificativa para uma terceira faixa na pista de descida, considerando a excelente geometria e fluidez do tráfego da pista atual?

**Respostas:** Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto de concessão servem como referenciais, ou seja, a concessionária deverá apresentar o projeto executivo detalhado e certificado, realizando o licenciamento ambiental conforme as obrigações estabelecidas no PER.

No entanto, os EVTEAs apontaram a necessidade de ampliação da capacidade do trecho, utilizando metodologia consagrada.

Conforme descrito no estudo, foi adotada a metodologia do Highway Capacity Manual (HCM) para a avaliação da capacidade da nova subida da serra, identificando a necessidade de ampliação da capacidade para atender a demandas futuras de tráfego e melhorar o nível de serviço da rodovia.

### **156. Projetos Funcionais**

Ao analisarmos o projeto funcional da implantação de viaduto junto à Avenida Brasil, no Município do Rio de Janeiro, identificamos que o BRT ocupa duas faixas de rolamento nessa avenida. Diante disso, questionamos:

a) Eventual conflito entre o tráfego de origem da rodovia com o BRT foi considerado, tendo em vista que a ocupação de duas faixas de rolamento pelo sistema de transporte público pode

comprometer o acesso dos veículos provenientes da rodovia à avenida?

b) Em caso de necessidade de revisão do projeto, entendemos que a concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos do item 8.1.10, (i). O entendimento está correto?

**Respostas:** a) O modelo de tráfego é calibrado de modo a demonstrar o quão bem o modelo é capaz de refletir as condições de tráfego e demanda existentes, e portanto, suficientemente adequado para estimar as variações no tráfego decorrentes de alterações no cenário de oferta futuros.

b) O entendimento está incorreto. De acordo com o Contrato de Concessão, na subcláusula 7.2.3, a Concessionária arcará com os custos decorrentes de eventuais necessidades de ajustes dos projetos, mesmo que decorrentes da materialização de riscos alocados ao Poder Concedente.

### **157. Projetos Funcionais**

O projeto funcional propõe a implantação de viaduto no km 125 + 600 (Trevo das Missões – Av. Brasil). O PER, por sua vez, aponta o final do trecho concedido no km 125 + 200. Entende-se que os 400m de diferença do viaduto não estarão sob responsabilidade da concessionária. O entendimento está correto?

**Respostas:** O entendimento está incorreto. Os limites de atuação da concessionária nas interseções são apresentados no Apêndice F do PER Volume II. Para a interseção em questão, localizada no km 125+200, os trechos sob responsabilidade de atuação da concessionária estão detalhados na Figura 29.

### **158. Projetos Funcionais**

Considerando-se que o trecho da Serra de Petrópolis é caracterizado por encostas escarpadas, com diversos segmentos apresentado maciço rochoso alterado e sítios coluvionares; Considerando que o projeto funcional estabelece em vários locais, a simples solução de movimentação de solo tanto para corte e aterro para construção das novas pistas de rolamento; Questiona-se qual tratamento a ser conferido na hipótese de ser necessária a adoção de soluções geotécnicas diversas, bem como se referida hipótese poderá ser considerada para fins de reequilíbrio do contrato.

**Respostas:** As soluções propostas na documentação disponibilizada no âmbito da Concorrência não são mandatórios.

Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente

não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial.

Sendo assim, a futura concessionária terá liberdade para propor a solução que avaliar como a melhor em cada local (terraplenagem ou contenção), desde que atendidos todos os requisitos do PER Volumes I e II, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro.

### **159. Obras de Arte Especiais**

O Programa de Exploração da Rodovia estabelece em seu subitem 3.1.3 Obras de Artes Especiais – Recuperação, a necessidade de reforço das obras de arte especiais existentes considerando a carga móvel rodoviária padrão que é o trem-tipo TB-45. Neste sentido, os dois viadutos antigos da REDUC, inclusive o que hoje está fora de operação, situados no km 113- via marginal, sentido JF não atende o exigido no PER. Como deverá ser tratada esta situação visto que não há previsão no MEF?

**Respostas:** O PER Volume I, em seu subitem 3.1.3 Obras de Arte Especiais - Recuperação, Item 8, especifica que as obras de arte existentes em toda a extensão do trecho concedido de rodovia deverão ser adequadas para atender o normativo vigente, o qual, atualmente, disciplina que deverão ser capaz de suportar a carga móvel rodoviária padrão de trem-tipo TB-45. O mesmo item disciplina que eventuais atualizações normativas vinculam o atendimento à nova carga móvel exigida para as OAEs ainda não reforçadas até o momento da atualização normativa.

Dessa forma, informa-se que os viadutos mencionados, se disponibilizados para o tráfego, deverão ser objeto de reforço e alargamento e para atender a especificação de trem-tipo TB-45 no momento desse edital, ou eventual atualização normativa vigente a época da intervenção, atendendo-se o cronograma previsto no PER.

### **Protocolo 50505.011349/2025-21**

Recebido em 24 de fevereiro de 2025 - 18:49:24

#### **1. Contrato de Concessão – 8.7**

A cláusula 8.7 do Contrato de Concessão prevê que “ao longo da vigência da Concessão, excepcionalmente e se assim o interesse público demandar, poderão ser realizadas obras no Sistema Rodoviário concedido que não estejam atribuídas à Concessionária no PER.”. Diante disso, solicitamos a confirmação dos entendimentos a seguir: (i) entendemos que as obras a que se referem essa cláusula serão executadas pelo Poder Concedente; (ii) entendemos que o termo

"acompanhar", citado na cláusula 8.7.4, é muito vago para essa cláusula e deixa interpretações diferentes de "fiscalizar". No futuro, caso alguma obra tenha problemas relacionados a 'execução diferente do projeto', por exemplo, a ANTT poderá interpretar que a Concessionária já estava ciente, já que coube a Concessionária "acompanhar" a execução dessas obras. (iii) Como será a relação de "acompanhamento" de tais obras: será firmado algum acordo entre Concessionária, Poder Concedente, DNIT e terceiros? Além disso, em caso de identificação de não conformidades pela Concessionária na execução das obras, entendemos que o DNIT e seus terceiros terão a obrigação de analisar, responder e corrigir, caso necessário. Confirmar os entendimentos.

**Respostas:** i) Sim, o entendimento está correto.

ii) De acordo com a subcláusula 8.7.4, a Concessionária deve acompanhar a execução de cada etapa construtiva das Obras Supervenientes, comunicando à ANTT todas as inconsistências identificadas entre a obra e seus projetos. Após a transferência total ou parcial das obras do Poder Concedente para a Concessionária, esta terá um prazo de 3 (três) meses para enviar à ANTT um documento de recebimento provisório, indicando todas as inconsistências mencionadas nos itens i e ii da subcláusula 8.7.5. Caso não sejam verificadas tais inconsistências dentro do prazo previsto na subcláusula 8.7.5, a Concessionária deverá encaminhar à ANTT o documento de recebimento definitivo das Obras Supervenientes. Além disso, durante o período de 5 (cinco) anos a contar do recebimento provisório, eventuais Vícios Construtivos, ocultos ou aparentes, observados nos bens transferidos à Concessionária, mesmo que não identificados anteriormente, deverão ser comunicados à ANTT, conforme a subcláusula 8.7.7.

iii) O contrato de concessão já impõe à Concessionária a obrigação de acompanhar a execução de cada etapa construtiva das Obras Supervenientes. Caso sejam identificadas inconsistências, deverão ser observados os prazos e procedimentos previstos nas cláusulas 8.7.5 e 8.7.7.

## **2. Contrato de Concessão – 21.4.2**

"21.4.2 (...) (i) Vícios Construtivos ocultos, associados ao Sistema Rodoviário e aos Bens da Concessão, que estejam diretamente ligados à manutenção e operação, desde que sejam reclamados no prazo máximo de 5 (cinco) anos a partir da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens ou do recebimento provisório de Obras Supervenientes do Poder Concedente, conforme o caso, conforme estipulado nas subcláusulas 4.2.1 e 8.7.5 deste Contrato. Não serão considerados ocultos os vícios que se enquadrarem em alguma das seguintes condições: (...) b) estiverem documentados em manifestação oficial da Administração, em documentos públicos disponíveis a qualquer interessado ou sejam de conhecimento geral na época da licitação; c) pudessem ter sido identificados pelas Proponentes com base em experiência e conhecimentos prévios, ou por meio do uso de métodos e técnicas comumente disponíveis e financeiramente

acessíveis no mercado, antes da entrega da Proposta Econômica Escrita, em igualdade de condições com os demais interessados.”

Com base na análise detalhada da Cláusula 21.4.2 do contrato de concessão da BR-040/MG/RJ, identificamos desafios potenciais e lacunas operacionais que podem gerar disputas futuras ou onerar a sustentabilidade financeira da concessão. Nesse contexto, solicitamos os seguintes esclarecimentos e apresentamos propostas de ajuste que visam aprimorar a clareza e a aplicabilidade do contrato: (i) Identificamos certa subjetividade no item b) por isso solicitamos esclarecimento quanto aos critérios para considerar que um problema ou estado de manutenção foi documentado e esta informação é pública e notória. Entendemos que é responsabilidade do Órgão que atualmente gerencia o Sistema Rodoviário disponibilizar toda a informação existente de maneira que exista isonomia de informação entre os licitantes. (ii) A Cláusula 21.4.2 (i) c) prevê que não serão considerados vícios ocultos os que "pudessem ter sido identificados pelas Proponentes com base em experiência e conhecimentos prévios, ou por meio do uso de métodos e técnicas comumente disponíveis e financeiramente acessíveis no mercado, antes da entrega da Proposta Econômica Escrita". Entendemos que o objetivo deste dispositivo é resguardar o Poder Concedente de demandas relacionadas a problemas visíveis ou passíveis de identificação por meio de análises técnicas e estudos de campo. Contudo, o texto do dispositivo, tal como redigido, gera insegurança jurídica ao conferir margem para interpretações subjetivas por parte do futuro gestor ou fiscal do contrato no momento de avaliar a natureza de um vício oculto encontrado no decorrer do cumprimento do contrato. Na prática, o prazo disponível para que as Proponentes realizem estudos e análises detalhadas do trecho a ser concedido é exíguo, considerando a extensão da rodovia e a complexidade do Sistema Rodoviário. Além disso, a cláusula utiliza expressões genéricas como "métodos e técnicas comumente disponíveis" e "financeiramente acessíveis no mercado", que podem ser interpretadas de forma distinta por diferentes gestores. Essas expressões não trazem parâmetros objetivos e mensuráveis que permitam às Proponentes ou à Concessionária prever, com segurança, quais vícios serão considerados “ocultos” ou “não ocultos” no futuro. Tal situação pode levar a controvérsias desnecessárias ou a interpretações divergentes que comprometam o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Solicitamos esclarecimentos mais objetivos e exemplificativos quanto a esta cláusula, considerando a necessidade de assegurar maior segurança jurídica e evitar interpretações subjetivas.

**Respostas:** Entende-se suficiente o disposto no contrato. Os casos concretos deverão ser avaliados durante a gestão contratual.

### **3. Contrato de Concessão – 18.4**

Com base nas disposições da Cláusula 18.4 do Contrato de Concessão da BR-040/MG/RJ, que trata do Mecanismo de Reclassificação Tarifária, solicitamos a confirmação do entendimento de que,

caso a Concessionária conclua, certifique e entregue antecipadamente as obras da Serra ou da Região Metropolitana, entendemos que a Concessionária fará jus à reclassificação tarifária no mesmo exercício em que as obras forem concluídas e entregues. Além da aplicação antecipada da Reclassificação Tarifária, também será aplicado o Fator A, referente a antecipação de investimentos, como disposto no Anexo 5 do Contrato de Concessão.

**Respostas:** Conforme cláusula 18.4.2 (ii) a reclassificação ocorrerá na Revisão Ordinária subsequente à autorização emitida pela ANTT (18.4.2 (ii)). Contudo, as perdas de receita em função da defasagem serão recompostas conforme 18.4.2 (iii). Quanto ao Fator A, o mesmo também será aplicado, na forma do Anexo 5, dependendo de autorização da ANTT.

### **Protocolo 50500.010240/2025-16**

Recebido em 24 de fevereiro de 2025 – 17:01:10

#### **1. Programa de Exploração da Rodovia - PER**

O PER prevê a ampliação do trecho entre o km 80 (Interseção de Duarte da Silveira) e o km 102 (Praça de Pedágio de Xerém) para três faixas por sentido. No entanto, caso a concessionária comprove a inviabilidade técnica ou ambiental da execução integral do projeto, ou demonstre a vantagem operacional de iniciar o trecho com duas faixas, postergando a implantação da terceira, é possível apresentar uma proposta alternativa? Se sim, qual é o procedimento para submissão, análise e eventual autorização dessa proposta?

Ademais, como a ANTT definiria para estes fins os conceitos de:

1. Inviabilidade técnica para a execução integral do projeto?
2. Inviabilidade ambiental para a execução integral do projeto?
3. Vantagem operacional de antecipar ou postergar obras e investimentos, face às dificuldades maiores que as previstas na liberação das licenças ambientais para implantação das três faixas por sentido na Serra?

**Respostas:** As condições que definem a inviabilidade técnica ou operacional devem ser avaliadas segundo as especificidades relatadas. A proposição de um projeto alternativo, para o caso de obras previstas inicialmente no Contrato de Concessão, é um tema previsto na segunda norma do Regulamento de Concessões Rodoviárias - RCR II. A Concessionária deverá apresentar, inicialmente, projeto funcional da alteração proposta da obra, prevista inicialmente no Contrato. Caberá à Superintendência competente analisar e aprovar a alteração da solução de engenharia, desde que mantida ou aprimorada sua funcionalidade e que não seja aplicada solução de qualidade inferior. Cabe ainda destacar que, para o caso de incremento ou alteração de obras previstas

inicialmente no Contrato de Concessão, a Concessionária deverá apresentar projetos executivos e orçamentos da obra prevista originalmente e da nova obra proposta, sendo objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apenas a diferença entre os orçamentos entre as obras.

A alteração da obra será promovida mediante deliberação da Diretoria em Termo Aditivo contratual, cujos efeitos tarifários serão incorporados por meio de Revisão Extraordinária, nos termos da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, com base no projeto executivo aceito. Quanto a definição dos conceitos mencionados, a ANTT poderá elaborar uma norma que estabeleça os critérios e os conceitos associados a esses critérios, os quais serão utilizados na análise de vantajosidade de uma eventual proposta alternativa às obras previstas no PER.

## **2. Resolução nº 6.00, de 2022**

Finalmente, a resolução nº 6.000, de 2022, afirma que a ANTT poderá aprovar a modificação da solução de engenharia, desde que sua funcionalidade seja preservada ou aprimorada, e que a alteração não implique a adoção de uma solução de qualidade inferior (grifos introduzidos). Nesse contexto, pergunta-se:

- Na hipótese de apresentação de projeto alternativo, a análise de custo-benefício na perspectiva dos usuários seria fator determinante na definição da melhor solução de engenharia a ser adotada?
- Em particular, o custo (sob a forma de tarifa) para os usuários, o tempo de implantação da solução, e o risco de atrasos, seriam explicitamente levados em consideração, consistente com a noção de que o projeto necessita atender aos usuários numa perspectiva de custos e benefícios?

**Respostas:** Quanto aos aspectos que serão considerados na análise de vantajosidade de uma eventual proposta alternativa às obras constantes no PER, a ANTT levará em conta, além dos aspectos técnicos e ambientais, também a vantajosidade sob a ótica do usuário. A fluidez do tráfego, a segurança, o conforto e a eficiência do transporte serão critérios essenciais para a avaliação da proposta, com o objetivo de garantir que as alterações não prejudiquem a qualidade da experiência dos usuários, buscando sempre aprimorar a mobilidade, a segurança viária e o desempenho operacional da infraestrutura.