

ERRATA

ATA DE RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS COMPLEMENTAR

EDITAL Nº 01/2025

1. Página 3, protocolo 50505.006299/2025-60 - retificação dos itens 1 e 2 e inclusão dos itens 3 a 10.

1) Anexo 22 – Cronograma do Leilão

Pergunta: 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.

Nova Resposta: 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 apenas até 3 dias antes a entrega dos envelopes. O prazo para resposta ao envio da impugnação, 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) Item 5.5., IV, “a” do Edital

Pergunta: Solicita-se, gentilmente, a correção das referências mencionadas neste Item (Anexo 5, subitem 17.3.), considerando que não se correlacionam com a atual numeração dos itens do Edital.

Resposta: Informa-se que a referência cruzada apresentada no documento publicado está equivocada. Oportunamente, cumpre esclarecer que o item 5.5, IV, "a" do Edital, refere-se ao item 11.3 do Anexo 5 do Edital.

3) Itens 5.5., I; e 6.8., II do Edital; e Item 9.12. – Anexo 5

Pergunta: O Item 5.5., I do Edital indica que as Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar, tanto para a participação isolada como em Consórcio, os documentos equivalentes aos documentos para a habilitação em tradução livre, sendo exigível tradução juramentada no momento de assinatura do Contrato. Em contrapartida, o Item 6.8., II do Edital e Item 9.12. – Anexo 5 preveem que no caso de documentos em língua estrangeira, somente serão consideradas as suas traduções ao português quando realizadas por tradutor público juramentado e com a confirmação de autenticidade emitida pela representação diplomática ou consular do Brasil no país de origem do documento, ou através da aposição de apostila. Em sendo assim, solicita-se, gentilmente, que os Itens sejam uniformizados, ou, alternativamente, que seja explicada qual é a diferença entre ambos.

Resposta: O item 5.5, I do Edital dispensa a autenticação da documentação pela autoridade consular brasileira em seu país de origem para as Proponentes oriundas de Estados Signatários da Convenção Sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Públicos Estrangeiros, onde são necessários apenas o apostilamento e a tradução juramentada. O item 6.8, II, dispõe sobre a necessidade de confirmação da autenticidade emitida representação diplomática ou consular do Brasil no país de origem daqueles Estados que não fazem parte da referida Convenção.

4) Item 7.2.1. do Edital

Pergunta: De acordo com o Item 7.2.1 do Edital, no caso de renovação, a Garantia da Proposta será reajustada pela variação do IPCA, divulgado pelo IBGE, pelo período compreendido entre novembro de 2022 e dois meses antes da renovação da Garantia da Proposta. Entretanto, o valor de referência da Garantia de Proposta (R\$ 49.140.000,00), mencionado no Item 7.1. do Edital possui como data-base janeiro de 2023. Referido descasamento de datas entre a data-base e a referência para atualização utilizando o IPCA também é verificado nos Itens Item 16.3., VII do Edital e Item 12 – Anexo 5, nos quais é feita referência ao valor de ressarcimento da INFRA S.A. e ao valor de patrimônio líquido mínimo exigido das Proponentes, respectivamente. Entende-se que o descasamento de datas para fins de eventual atualização do valor da Garantia da Proposta advém do fato de que o índice do IPCA é comumente divulgado com atraso de 1-2 meses, sendo justamente este o lapso temporal decorrido entre novembro de 2022 e janeiro de 2023. Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento está parcialmente correto. O descasamento de datas para fins de atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio, verbas e Garantia de Execução é prática adotada contratualmente para padronização da utilização do número-índice IPCA disponível para reajustamento, quando do aniversário da concessão, conforme definição do Índice de Reajustamento (IRT) disposto no contrato.

5) Itens 8.1.1. e 8.1.2. do Edital

Pergunta: De acordo com os referidos Itens do Edital, a Adjudicatária deverá considerar na elaboração de sua Proposta Econômica Escrita aporte de Recursos Vinculados por ponto percentual de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio. Assim, hipoteticamente, caso uma Proponente ofereça 35% de desconto, deverá considerar R\$ 59.973.994,67 para cada percentual entre 18 e 23% de desconto; R\$ 71.968.793,60 para cada percentual entre 23 e 30% de desconto; e R\$ 89.960.992,00 para cada percentual de 30% aos 35% de desconto ofertados pela Proponente na situação hipotética. Nosso entendimento está correto?

Resposta: O entendimento está parcialmente correto. Deverá ser considerado o aporte adicional contido em cada uma das faixas para cada ponto percentual respeitando os limites dos intervalos apresentados. Isto é, para um desconto MENOR ou IGUAL a 18%, não é previsto nenhum aporte adicional. Para um desconto acima de 18% e MENOR ou IGUAL que 23%, é previsto o valor de R\$ 59.973.994,67 para cada percentual dentro desse intervalo. De igual forma, o racional se repete para as faixas seguintes e os aportes por faixa são somados. Para exemplificar, considerando a situação hipotética apresentada de desconto de 35% sobre a tarifa, o valor a ser aportado seria de: I) R\$ 0,00 para a primeira faixa, II) R\$ 294.869.973,35 para a segunda faixa, III) R\$ 503.781.555,20 para a terceira faixa, e IV) R\$ 449.804.960,00 para a quarta faixa. O somatório resultaria em um valor de R\$ 1.248.456.488,55 de aporte adicional para o desconto de 35%.

6) Item 8.4. do Edital

Pergunta: Referido Item prevê que “[c]omo requisito previsto no Contrato, a SPE deverá comprovar à ANTT, a integralização no seu capital social, em moeda corrente nacional, no valor de R\$ 134.100.000,00 (cento e trinta e quatro milhões e cem mil reais), a título de segunda parcela de integralização do capital social mínimo obrigatório.” Considerando que não foi localizada menção à esta segunda parcela de integralização do capital social no Contrato, questiona-se em qual momento ela deverá ocorrer e se esta ação é uma das condições para a assinatura do Contrato.

Nova Resposta: A minuta de Contrato indicava o início da cobrança de tarifa de pedágio em novas praças como limite para integralização da segunda parcela do capital social, o que ocorreria com a realocação da praça prevista no PER. Os regramentos aplicáveis, porém, não seguiam a lógica nem os incentivos usualmente associados à implantação de novas praças, tal como não se deveria considerar a praça realocada como nova fosse, razão pela qual fez-se necessária a revisão dos

dispositivos contratuais correspondentes, de modo a garantir que o capital social seja desvinculado da referida praça, seguindo os moldes previstos para projetos com apenas praças existentes. Portanto, passa-se a registrar na cláusula 18.1.8 da minuta do Contrato que a integralização da segunda parcela do capital social mínimo obrigatório deverá ocorrer antes até o fim do primeiro Ano de Concessão.

7) Item 13.5.1. do Edital

Pergunta: Referido Item prevê que caso haja empate entre Proponentes brasileiras e estrangeiras, terão preferência as brasileiras. Entende-se que em caso de consórcio integrado por empresas brasileiras e estrangeiras, o consórcio será considerado brasileiro para fins de desempate de acordo com a regra prevista no Item 13.5.1. do Edital. Nosso entendimento está correto?"

Resposta: O entendimento está parcialmente correto. Entende-se que o consórcio poderá ser considerado brasileiro caso sua líder seja empresa brasileira.

8) Item 16.3., IX do Edital

Pergunta: Referido Item do Edital faz referência ao "item 15 do Anexo 5". No entanto, a referência em questão não foi localizada, razão pela qual solicita-se a sua retificação da remissão realizada no Item 16.3., IX do Edital.

Resposta: Informa-se que a referência cruzada apresentada no documento publicado está equivocada. Oportunamente, cumpre esclarecer que o item 16.3, IX refere-se ao item 9 do Anexo 5 do Edital.

9) Item 9.A – Anexo 5

Pergunta: Referido Item 9.A do Anexo 5 prevê a indicação de nome de profissional e comprovação de seu registro ou inscrição na respectiva entidade competente. Solicita-se, gentilmente, esclarecimento a respeito da forma como se deve apresentar a indicação do nome do profissional e, ainda, se bastaria apenas a apresentação de seu registro ou inscrição na respectiva entidade competente, estando subentendido que aquele profissional que tiver a sua documentação de registro ou inscrição apresentada naturalmente será o profissional detentor da atestação e que deverá permanecer vinculado à Proponente/Consórcio nos termos do Edital."

Resposta: Quanto à forma de apresentação, cumpre esclarecer que a indicação do Profissional Qualificado poderá ser feita de forma livre, desde que cumpra os requisitos mínimos de formalidade necessários para apresentação do Volume 3, juntamente com os documentos comprobatórios de registro, inscrição, atestado de responsabilidade técnica e/ou outros documentos necessários.

Realizado o contrato de assistência técnica, o Profissional Qualificado deverá se comprometer a prestar a assistência necessária à execução do Contrato, conforme item 9.5 do Anexo 5 do Edital. Caso haja a mudança do profissional indicado, a Proponente deverá ratificar o responsável quando da assinatura do Contrato, conforme item 16.3, IX do Edital, ou em outro momento posterior, caso necessário.

10) Cláusula 18.8.1. da Minuta de Contrato

Pergunta: De acordo com a Cláusula em referência 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. A definição conferida ao IRT pela Minuta de Contrato indica que o índice será calculado com base na variação do IPCA entre novembro de 2022 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCA_i / IPCA_o$ (em que: $IPCA_o$ significa o número-índice do IPCA do mês de novembro de 2022 e $IPCA_i$ significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio). Em sendo assim, uma vez sendo passível a cobrança de Tarifa de Pedágio dos Usuários, a Concessionária deverá considerar que o valor a ser cobrado seria equivalente ao valor base da Tarifa de Pedágio após aplicado o Desconto ofertado em licitação, devidamente atualizado com base na variação do IPCA entre novembro de 2022 e dois meses anteriores ao efetivo início da cobrança da Tarifa dos Usuários. Nosso entendimento está correto?

Resposta: Sim, o entendimento está correto.

2. Página 5, Protocolo 50500.008139/2025-03, Item 10.3.x, Edital Cl. 21.3.2, Minuta do Contrato de Concessão

Pergunta: 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).

Nova Resposta: Diante da evolução na tramitação da reforma tributária - notadamente da sanção presidencial do Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 68/2024, ocorrida após a publicação do Edital - e com intuito de garantir o correto entendimento sobre as condições de equilíbrio da proposta comercial elaborada pelas licitantes, esclarece-se que, em razão da implementação faseada do novo sistema tributário, gradativamente a partir de 2026 até a unificação dos tributos em 2033, devem ser consideradas na formulação de propostas comerciais as alíquotas e demais elementos essenciais dos tributos (e regramentos correspondentes) incidentes sobre concessionárias rodoviárias na data da publicação do Edital como vigentes durante todo o período do contrato. A entrada em vigor de regramento tributário que altere a tributação aplicável sobre as concessionárias – ressalvado alteração no imposto de renda – ensejará reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a favor de qualquer das partes, nos termos do Contrato.

3. Página 36, protocolo 50500.008139/2025-03, Item 49, Cl. 18.7.1 e 21.2.3, Minuta do Contrato de Concessão

Pergunta: 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)

Nova Resposta: Reitera-se 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. A redação da Subcláusula 21.2.3., (iii) será ajustada para evitar conflito.

4. Página 72, protocolo 50505.009252/2025-58, item 20. Subcláusula 18.4.4. da Minuta do Contrato

Pergunta: 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?"

Nova Resposta: Os percentuais incrementais a serem aplicados sobre o valor da Tarifa de pedágio, conforme subcláusula 18.4.4, serão aplicados em adição, de acordo com a respectiva entrega. Leitura conjunta das alíneas (i) e (ii) da subcláusula 18.4.4. Quanto ao questionamento sobre os parâmetros adotados para definição do percentual de 20% (vinte por cento) a título de reclassificação tarifária, reitera-se a resposta constante da Ata de Respostas.

5. Página 90, protocolo 50505.011282/2025-24, item1 - PER, Vol. II, pág. 14 (a – Pista Subida da Serra de Petrópolis Existente)

Pergunta: 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. tiii) 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. tConsiderando 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.

Nova Resposta: 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, assim, o PER será revisado adotando-se a seguinte redação:

"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*** 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."

6. Página 92, protocolo 50505.011282/2025-24, item 2 - PER, Vol. II, pág. 14

Pergunta: 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?

Nova Resposta: 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. A redação do PER deverá ser ajustada para os seguintes termos: "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 das obras de ampliação de capacidade da atual pista de descida da Serra, em até 12 (doze) meses, a concessionária deverá recuperar todo o segmento da atual pista de subida, correspondentes aos SNVs 040VRJ1005, 040VRJ1010 e 040VRJ1015, ***podendo ser adotadas diferentes soluções de revestimento, exceto entre as faixas de um mesmo segmento. As transições entre tipos de pavimento somente serão admitidas em trechos em tangente.*** 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, a 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.

7. Página 117, protocolo 50505.011282/2025-24 no item 60, Item 8.4 do Edital

Pergunta: 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?

Nova Resposta: O AFAC e o mútuo, por si só, não caracterizam a integralização do capital social. A integralização exige que o capital da companhia seja efetivamente aportado, ainda que tenha origem por meio de AFAC ou mútuo. É necessário que a natureza do recurso seja convertida no balanço, para compor o capital social.

8. Página 155, Protocolo 50505.011415/2025-62, item 32 – PER Volume II, item D

Pergunta: 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.

Nova Resposta: O entendimento está parcialmente correto. Ao final das obras de recuperação do trecho compreendido pelos SNVs 040VRJ1005, 040VRJ1010 e 040VRJ1015, que correspondem a

atual subida da Serra, o pavimento deverá ser recuperado podendo ser adotadas diferentes soluções de revestimento, exceto entre as faixas de um mesmo segmento. As transições entre tipos de pavimento somente serão admitidas em trechos em tangente.

9. Página 194, protocolo 50505.011326/2025-16 no item 33. Itens 8.3.4 e 8.4 do Edital Cláusula 18.2.1 da Minuta do Contrato

Pergunta: 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. "

Nova Resposta: A minuta de Contrato indicava o início da cobrança de tarifa de pedágio em novas praças como limite para integralização da segunda parcela do capital social, o que ocorreria com a realocação da praça prevista no PER. Os regramentos aplicáveis, porém, não seguiam a lógica nem os incentivos usualmente associados à implantação de novas praças, tal como não se deveria considerar a praça realocada como nova fosse, razão pela qual fez-se necessária a revisão dos dispositivos contratuais correspondentes, de modo a garantir que o capital social seja desvinculado da referida praça, seguindo os moldes previstos para projetos com apenas praças existentes. Portanto, passa-se a registrar na cláusula 18.1.8 da minuta do Contrato que a integralização da segunda parcela do capital social mínimo obrigatório deverá ocorrer antes até o fim do primeiro Ano de Concessão.

10. Página 231, protocolo 50505.011340/2025-10, item 63. Parte VII – Minuta de Contrato – Cláusula 18.4.4

Pergunta: 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.

Nova Resposta: Os percentuais incrementais a serem aplicados sobre o valor da Tarifa de pedágio, conforme subcláusula 18.4.4, serão aplicados em adição, de acordo com a respectiva entrega.

Leitura conjunta das alíneas (i) e (ii) da subcláusula 18.4.4. Quanto ao questionamento sobre os parâmetros adotados para definição do percentual de 20% (vinte por cento) a título de reclassificação tarifária, reitera-se a resposta constante da Ata de Respostas.

**11. Página 260, Protocolo 50505.011340/2025-10, item 120 - Parte VII – Minuta de Contrato
– Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II**

Pergunta: 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?"

Nova Resposta: 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. Após a conclusão das obras de ampliação de capacidade da atual pista de descida da Serra, em até 12 (doze) meses, a concessionária deverá recuperar todo o segmento da atual pista de subida, correspondentes aos SNVs 040VRJ1005, 040VRJ1010 e 040VRJ1015, podendo ser adotadas diferentes soluções de revestimento, exceto entre as faixas de um mesmo segmento. As transições entre tipos de pavimento somente serão admitidas em trechos em tangente. 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 um mesmo 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.

12. Na página 266, Protocolo 50505.011340/2025-10, item 130 - Parte VII – Minuta de Contrato – Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Volume II

Pergunta: 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 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?

Nova Resposta: O entendimento está parcialmente correto. A concessionária deverá recuperar todo o segmento da atual pista de subida, correspondentes aos SNVs 040VRJ1005, 040VRJ1010 e 040VRJ1015, podendo ser adotadas diferentes soluções de revestimento, exceto entre as faixas de um mesmo segmento. As transições entre tipos de pavimento somente serão admitidas em

trechos em tangente. A concessionária deverá considerar as especificidades do segmento na definição do seu planejamento e preservar o acesso dos moradores.

AJUSTES CORRESPONDENTES NOS DOCUMENTOS JURÍDICOS

CONTRATO

Considerando as respostas aos **protocolos 50505.011326/2025-16 no item 33 e 50505.006299/2025-60 no item 6**, registra-se que a minuta de Contrato, subcláusula 18.1, será ajustada para os seguintes termos:

Nova Redação do Contrato:

18 Tarifa de Pedágio

18.1 Início da cobrança nas praças de pedágio-existentis

- 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 apresentação do pleito de abertura de cada praça, desde que cumpridas todas as exigências necessárias pela **Concessionária** assinatura do Contrato.

(...)

18.2—Início da cobrança nas novas praças de pedágio

~~18.2.1~~**18.1.8** Caso a **Concessionária** não cumpra os seguintes requisitos, de forma cumulativa, até o final do 1º (primeiro) Ano de Concessão, 40% (quarenta por cento) do montante previsto para transferência da **Conta Centralizadora** para a **Conta de Livre Movimentação**, após a dedução das alíquotas previstas nas subcláusulas 12.2 e 12.2.3, passará a ser transferido para a **Conta de Ajuste**, com base em notificação ao **Banco Depositário**, até o seu efetivo cumprimentoA cobrança da **Tarifa de Pedágio** somente poderá ter início após, cumulativamente:

- (i) a conclusão das metas dos **Trabalhos Iniciais** previstas até o 12º (décimo segundo) mês de Concessão relativas a todo o **Sistema Rodoviário**, conforme estabelecido no **PER**;
- ~~(ii)~~ — a implantação das praças de pedágio;
- ~~(iii)~~(ii) a integralização da segunda parcela do capital social mínimo obrigatório da **SPE** nos termos do item 8 do **Edital**;
- ~~(iv)~~(iii) a entrega do Relatório de Monitoração de Redução de Sinistros de Trânsito, conforme previsto no **PER**; e
- ~~(v)~~(iv) a entrega do cadastro do passivo ambiental, conforme previsto no **RCR**.

18.2.2~~18.1.9~~ A conclusão das metas dos **Trabalhos Iniciais** previstas até o 12º (décimo segundo) mês de Concessão, de acordo com o estabelecido no **PER**, será atestada pela **ANTT**, mediante solicitação prévia da **Concessionária**, em até 1 (um) mês da data de recebimento da solicitação.

~~18.2.2.1~~ A solicitação de início de cobrança das novas praças de pedágio deverá incluir todas as obrigações previstas na subcláusula 18.2.1, não sendo permitido o fracionamento da entrega de obrigações.

~~18.2.3~~~~18.1.9.1~~ 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.

18.1.10 Atendidos os requisitos previstos após o final do 1º (primeiro) **Ano de Concessão**, a **ANTT** expedirá, em até 10 (dez) dias, notificação ao **Banco Depositário** para o reestabelecimento do fluxo padrão de transferência entre a **Conta Centralizadora** e a **Conta de Livre Movimentação**.

~~18.1.10.1~~ O atendimento dos requisitos após o 12º (décimo segundo) mês de **Concessão** não ensejará qualquer direito à **Concessionária** sobre os **Recursos Vinculados** já transferidos para a **Conta de Ajuste** em função da subcláusula 18.1.8.

(...)

~~18.2.5~~~~18.1.12~~ O atendimento dos requisitos previstos na subcláusula 18.1.8 será aferido mediante o cumprimento de todas as obrigações descritas, não sendo permitido o fracionamento da entrega de obrigações. Atendidos os requisitos previstos, a **ANTT** expedirá, em até 10 (dez) dias, ato autorizativo para o início da cobrança da **Tarifa de Pedágio** pela **Concessionária**.

~~18.2.6~~ A **Concessionária** iniciará a cobrança da **Tarifa de Pedágio** na nova praça de pedágio em 10 (dez) dias contados da data de expedição do referido ato autorizativo.

~~18.2.6.1~~ Durante esse período, a **Concessionária** dará ampla divulgação da data de início da cobrança da **Tarifa de Pedágio**, descontos aplicáveis e outras informações pertinentes, inclusive sobre o sistema de atendimento ao usuário.

~~18.2.7~~ Se cumpridas as exigências, a cobrança da **Tarifa de Pedágio** poderá ser autorizada anteriormente ao prazo estabelecido no **PER**, ficando a **Concessionária** com os ganhos decorrentes da antecipação do recebimento das receitas tarifárias.

(...)

25.3 A **Proponente** vencedora não poderá retirar-se do **Controle** da **Concessionária** antes do atendimento aos requisitos previstos na subcláusula ~~18.1.8~~~~18.2.1~~, ressalvada a hipótese de insolvência iminente por parte da **Concessionária**, desde que tal condição seja devidamente comprovada.

Considerando as respostas ao **protocolo 50500.008139/2025-03, Item 49**, registra-se que a minuta de Contrato, subcláusula 21.2.3 (iii), será ajustada para os seguintes termos:

Nova Redação:

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**;

PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA - VOLUME II

Considerando as respostas aos protocolos 50505.011282/2025-24, item 1 e 2, 50505.011415/2025-62, item 15, 50505.011340/2025-10, itens 120 e 130, registra-se que o PER Volume II, Seção 1.5.1 será ajustado para os seguintes termos:

No PER Volume II, Seção 1.5.1, item "a",

Onde se lê:

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.

(...)

Após a conclusão das obras de ampliação de capacidade da atual pista de descida da Serra, em até 12 (doze) meses, a concessionária deverá recuperar todo o segmento da atual pista de subida, correspondentes aos SNVs 040VRJ1005, 040VRJ1010 e 040VRJ1015, adotando-se uma solução única de revestimento para todo o segmento.

Leia-se:

Durante a fase de Trabalhos Iniciais, não será exigida a recuperação do pavimento 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.

(...)

Após a conclusão das obras de ampliação de capacidade da atual pista de descida da Serra, em até 12 (doze) meses, a concessionária deverá recuperar todo o segmento da atual pista de subida, correspondentes aos SNVs 040VRJ1005, 040VRJ1010 e 040VRJ1015, podendo ser adotadas diferentes soluções de revestimento, exceto entre as faixas de um mesmo segmento. As transições entre tipos de pavimento somente serão admitidas em trechos em tangente.