ATA DE RESPOSTAS

Edital 03_2026 — 2 de Julho

PROTOCOLO: 50505.163604/2026-09

Recebido em 14 de outubro de 2026 - 00:00:00

1. DIVERGÊNCIA DE EXTENSÃO QUILOMÉTRICA DO SISTEMA RODOVIÁRIO — CONTRATO: SUBCLÁUSULA 21.3.5; PER II: ITEM 2 E TABELA 5; ANEXO 5: TABELA I.

O Volume II do PER apresenta três referências de extensão para o Sistema Rodoviário: 653,300 km pelo Sistema Nacional de Viação (SNV), 644,196 km pelos marcos quilométricos e 641,774 km pelo estaqueamento de engenharia. Por sua vez, a subcláusula 21.3.5 do Contrato estabelece a utilização dos marcos quilométricos para aplicação das multas por quilômetro. Entendemos que a localização das obras deve observar o estaqueamento de engenharia, enquanto a aferição do Fator D por quilômetro, a aplicação das multas por quilômetro e a verificação dos Parâmetros de Desempenho devem observar os marcos quilométricos, sendo a extensão de 653,300 km utilizada como referência geral do Sistema Rodoviário. Está correto o entendimento? Caso contrário, solicitamos indicar qual referência deverá prevalecer para fins de (i) execução de obras; (ii) medição de investimentos; (iii) aferição de gatilhos volumétricos; (iv) fiscalização contratual; e (v) aplicação dos indicadores de desempenho. Solicitamos esclarecer, ainda, o tratamento aplicável a eventuais impactos econômico-financeiros decorrentes dessas divergências.

RESPOSTA:

Conforme disposto no item 2.4 do PER – Volume II, os referenciais quilométricos possuem finalidades distintas, devendo ser utilizados de acordo com a natureza da obrigação contratual.

Para a localização e execução das obras, deverá ser observado o estaqueamento de engenharia, conforme previsto no PER – Volume II. A medição dos investimentos deverá observar os critérios e as unidades de medição estabelecidos para cada intervenção nos documentos contratuais.

A aferição dos gatilhos volumétricos e a aplicação do Fator D deverão observar as metodologias específicas previstas no PER e no Contrato, considerando, quando aplicável, os Trechos Homogêneos definidos no Apêndice B do PER – Volume II.

Para aplicação das multas calculadas por quilômetro, deverão ser considerados os marcos quilométricos da rodovia, conforme estabelece a subcláusula 21.3.5 do Contrato. A fiscalização e a verificação dos Parâmetros de Desempenho deverão observar os critérios e as unidades de avaliação estabelecidos para cada obrigação contratual.

A extensão de 653,300 km, correspondente ao SNV, constitui a referência geral de caracterização do Sistema Rodoviário, devendo ser observada a correlação entre os referenciais apresentada na Tabela 6 do PER – Volume II.

Quanto aos impactos econômico-financeiros decorrentes de divergências entre os referenciais quilométricos, deverão ser observadas as disposições relativas à alocação de riscos e à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, previstas nas cláusulas 22 e 23 do Contrato de Concessão, não decorrendo dessas diferenças, por si só, direito automático ao reequilíbrio.

2. QUANTIDADE E IMPLANTAÇÃO DAS BASES DE SERVIÇOS OPERACIONAIS — PER II: TABELAS 56, 59 E 65.

A Tabela 59 do Volume II do PER prevê 12 Bases de Serviços Operacionais (BSOs), enquanto a Tabela 65 relaciona 14 bases, das quais duas, identificadas pelos números 2 (km 501,560) e 10 (km 839,620), estão indicadas como "Demolir". Entendemos que a obrigação contratual compreende a disponibilização de 12 BSOs definitivas, sendo nove reformadas e três novas, e que as bases nº 2 e nº 10 poderão ser utilizadas provisoriamente até a entrada em operação das bases definitivas. Está correto o entendimento? Adicionalmente, a Tabela 56 estabelece o prazo de 12 meses para todas as BSOs, inclusive as três novas bases (nº 3, 11 e 14), cuja implantação depende da disponibilização de terrenos, elaboração de

projetos e obtenção de licenças. Entendemos que essas novas bases terão prazo específico para implantação, considerando as etapas necessárias à sua execução. Está correto o entendimento? Caso contrário, solicitamos confirmar a exigibilidade do prazo de 12 meses para as três novas bases.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. As BSO/SAU 2 e 10 da Tabela 65 do PER Volume II deverão ser demolidas em até 12 meses, de acordo com a Tabela 56 do PER Volume II, e as BSO/SAU 3 , 11 e 14 da Tabela 65 do PER Volume II deverão ser implantadas em até 12 meses, de acordo com a Tabela 56 do PER Volume II.

O uso provisório das estruturas existentes, notadamente as BSOs/SAU nº 2 e nº 10 que tem previsão de demolição, deve ser avaliado com ressalvas, ante obrigatoriedade quanto ao atendimento integral dos escopos, parâmetros técnicos e de desempenho previstos no item 3.4.3 do PER Volume I.

Quanto ao prazo das estruturas definitivas de BSOs/SAU, ratifica-se a exigibilidade do prazo de 12 (doze) meses para finalização das reformas ou implantações. Destaca-se que compete à Concessionária, o gerenciamento proativo de todas as etapas de aquisição de terrenos, elaboração de projetos e obtenção de licenciamentos dentro desse período regulamentar estabelecido a partir da modelagem econômico-financeira do projeto.

3. AUTORIZAÇÃO E NÃO OBJEÇÃO PARA INÍCIO DE OBRAS — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 7.2, 7.2.1, 7.11.1, 8.4.4(II) E 22.5.2(II); PER I: ITEM 3.2.

A subcláusula 7.2 do Contrato condiciona o início das obras à obtenção da não objeção da ANTT ao anteprojeto e à apresentação do projeto executivo. Por outro lado, a subcláusula 7.2.1 faz referência à autorização de início de obras, enquanto o item 3.2 do Volume I do PER estabelece que os projetos deverão ser submetidos à autorização da ANTT. Entendemos que, obtida a não objeção ao anteprojeto e apresentado o projeto executivo acompanhado do certificado do Verificador, a Concessionária poderá iniciar as obras, independentemente de autorização formal adicional da ANTT. Está correto o entendimento? Caso seja necessária autorização específica, entendemos que eventual atraso decorrente da demora da ANTT em concedê-la, além dos prazos regulamentares e por motivos não imputáveis à Concessionária, constitui risco do Poder Concedente, nos termos da subcláusula 22.5.2(ii), não sendo aplicáveis penalidades à Concessionária em razão desse atraso. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O primeiro entendimento não está correto. A não objeção da ANTT constitui a própria autorização necessária para o início das obras, não sendo exigida autorização adicional.

Por sua vez, o segundo entendimento está correto, uma vez que o atraso decorrente do descumprimento, pela ANTT, dos prazos regulamentares para emissão da referida autorização constitui risco alocado ao Poder Concedente, nos termos das Cláusulas 22.5.2 e 7.2.4 do Contrato, ressalvados os casos em que o atraso decorra de fato imputável à Concessionária.

4. LARGURA E QUANTIDADE DE FAIXAS NAS VIAS MARGINAIS — PER I: ITEM 3.2.8.2(D); PER II: TABELAS 11 E 12; ANEXO 5: TABELA II, ITEM 19.

O item 3.2.8.2(d) do Volume I do PER descreve as vias marginais com faixa de rolamento de 3,50 m, no singular, enquanto o item 19 da Tabela II do Anexo 5 estabelece a referência "Marginais (2 faixas)". Por sua vez, as Tabelas 11 e 12 do Volume II do PER indicam apenas a extensão e o sentido das vias marginais. Solicitamos esclarecer se a seção mínima exigida para as vias marginais compreende uma ou duas faixas de rolamento de 3,50 m, bem como se a mesma exigência se aplica às vias marginais unidirecionais.

RESPOSTA:

Esclarece-se que as vias marginais deverão contemplar duas faixas de rolamento, com largura mínima de 3,50 m cada, observados, ainda, os demais parâmetros técnicos estabelecidos no item 3.2.8.2, alínea “d”, do PER – Volume I. Adicionalmente, para maior clareza, serão incluídas nas Tabelas 11 e 12 do PER – Volume II informações relativas ao

sentido de circulação de cada via marginal prevista, indicando se o fluxo de tráfego será unidirecional ou bidirecional, de modo a esclarecer as condições de circulação estabelecidas para cada segmento.

5. PRAZO DE EXECUÇÃO DO ESTOQUE DE MELHORIAS E DESAPROPRIAÇÕES — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 8.4.4 E 8.4.4(I); PER I: ITEM 3.2.7.

A subcláusula 8.4.4 do Contrato estabelece o prazo de 18 meses para conclusão das obras do Estoque de Melhorias, contado da solicitação da ANTT. Por outro lado, o item 3.2.7 do Volume I do PER admite prazo superior para obras de alta complexidade e acréscimo de seis meses quando houver desapropriação. Entendemos que essas disposições são cumulativas, de modo que (i) o prazo de 18 meses será acrescido de seis meses quando houver necessidade de desapropriação; (ii) a ANTT estabelecerá prazo superior no ato de requisição das obras de alta complexidade, inclusive aquelas que exijam EIA/RIMA; e (iii) eventuais penalidades por atraso somente serão aplicáveis após o término do prazo ajustado. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

(i) A subcláusula 8.4.4 do Contrato estabelece o prazo ordinário de 18 (dezoito) meses, contado da solicitação da ANTT, para a conclusão das obras do Estoque de Melhorias. Esse prazo deve ser interpretado em conjunto com o item 3.2.7 do Volume I do PER, que prevê o acréscimo de 6 (seis) meses quando houver necessidade de desapropriação de imóvel, totalizando, nessa hipótese, 24 (vinte e quatro) meses.

(ii) O referido item do PER também admite, para obras consideradas de alta complexidade, a autorização expressa de prazo superior ao ordinário. Assim, a ANTT poderá estabelecer prazo diferenciado no próprio ato de requisição da obra, considerando suas características e particularidades. A eventual exigência de EIA/RIMA poderá ser considerada elemento para essa avaliação, não implicando, contudo, reconhecimento automático de alta complexidade ou prorrogação do prazo.

(iii) As penalidades por atraso na conclusão das obras somente serão aplicáveis após o término do prazo efetivamente estabelecido para a respectiva intervenção, consideradas as extensões previstas no PER e aquelas expressamente autorizadas pela ANTT, sem prejuízo da apuração de eventual descumprimento de outros marcos e obrigações contratuais.

6. REDUÇÃO DA GARANTIA DE EXECUÇÃO CONTRATUAL — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 11.1 E 11.1.1; ANEXOS 3 E 4: ITENS 2.1 E 5.2, RESPECTIVAMENTE.

A tabela da subcláusula 11.1 do Contrato prevê a redução da Garantia de Execução para R$ 322.342.715,64 após a conclusão de 90% das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias descritas no PER. Por sua vez, a subcláusula 11.1.1 condiciona essa redução à conclusão também das Obras de Manutenção de Nível de Serviço, cuja execução depende de gatilhos que poderão ocorrer ao longo do prazo da Concessão. Entendemos que a redução da Garantia de Execução ocorrerá após a conclusão de 90% das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER, independentemente da conclusão das Obras de Manutenção de Nível de Serviço sujeitas a gatilhos futuros. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está correto, conforme as subcláusulas 11.1 e 11.1.1 da minuta do Contrato, e conforme o item 3.2.3 da minuta do PER Volume I.

7. CERTIFICAÇÃO PELO VERIFICADOR E APROVAÇÃO DE PROJETOS E OBRAS — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 7.11, 7.11.1, 8.1.13, 8.1.14, 9.1, 9.5 E 21.3.

As subcláusulas 7.11.1 e 8.1.14 do Contrato condicionam o recebimento de projetos executivos e a avaliação sobre a entrega das obras à apresentação dos respectivos certificados de inspeção emitidos pelo Verificador. Por sua vez, a subcláusula 9.1 atribui à Infra S.A. a contratação do Verificador, enquanto a subcláusula 9.5 admite sua contratação

direta pela Concessionária, mediante autorização da ANTT, em caso de impossibilidade de contratação pela Infra S.A. Entendemos que, caso a Infra S.A. não contrate o Verificador até o sexto mês contado da Data da Assunção, estará caracterizada a impossibilidade prevista na subcláusula 9.5, permitindo sua contratação direta pela Concessionária, mediante autorização da ANTT. Entendemos, ainda, que, enquanto não houver Verificador contratado, a ausência dos certificados de inspeção não impedirá o recebimento dos projetos executivos e a avaliação sobre a entrega das obras, nem ensejará a aplicação de multas ou do Fator D à Concessionária. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento é parcialmente correto, com ressalvas. A ausência de contratação do Verificador pela Infra S.A. pode justificar a adoção da alternativa prevista na subcláusula 9.5, destacando que o prazo de seis meses não está expressamente estabelecido como marco automático de caracterização da impossibilidade. Além disso, a ausência do Verificador não gera, por si só, uma dispensa contratual expressa da apresentação dos certificados ou da aplicação das penalidades. Destaca-se que a Instrução Normativa ANTT nº 19, de 30 de março de 2023 disciplina o procedimento de inspeção e certificação e suas cláusulas 9.1 e 9.5 da minuta definem a responsabilidade pela contratação e a alternativa diante da impossibilidade de contratação pela Infra S.A. É necessário estabelecer que a ausência do Verificador não desobriga o recebimento dos projetos executivos e a avaliação da entrega das obras com certificação. O art. 26, § 1º da IN prevê prazo de 12 meses da entrega posterior do certificado de inspeção de obras dos trabalhos iniciais, mediante anuência prévia da ANTT, não podendo ser generalizado para projetos executivos ou para todas as obras. Também é importante observar que o art. 28 prevê penalidades pela ausência do certificado nas hipóteses nele disciplinadas

8. CUSTOS DO VERIFICADOR E RECOMPOSIÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 9.2, 9.3, 9.4, 9.5 E 9.11; ANEXO 12: ITEM 5.5, INCISO II; PER I: ITENS 5.1.3 E 5.2.1.

A subcláusula 9.3 do Contrato prevê o montante de R$ 99.520.677,92 para ressarcimento dos custos do Verificador à Infra S.A., sendo prevista, na subcláusula 9.4, a recomposição de 100% dos valores que excederem esse montante. Entendemos que integram esse montante, inclusive para fins de eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, (i) os valores pagos diretamente ao Verificador pela Concessionária na hipótese da subcláusula 9.5; (ii) os custos de reinspeções para verificação de correção de não conformidades; e (iii) os custos das validações e certificações exigidas contratualmente, incluindo a validação do relatório de compensação do Sistema de Livre Passagem, prevista no item 5.5, inciso II, do Anexo 12, e as atividades de verificação relacionadas ao Programa Carbono Zero e aos Padrões de Desempenho de Sustentabilidade (PDS), previstos nos itens 5.1.3 e 5.2.1 do Volume I do PER. Entendemos, ainda, que a referência a "custos e despesas indiretas" na subcláusula 9.4 abrange os custos internos de gestão da Concessionária, não afastando o cômputo dos valores despendidos com as atividades de verificação indicadas acima. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Parcialmente correto. Para fins das subcláusulas 9.3 e 9.4 da minuta do Contrato, serão computados os custos das atividades atribuídas ao Verificador pela minuta do Contrato e seus Anexos, ressarcidos à Infra S.A. na forma da subcláusula 9.2 ou pagos diretamente ao Verificador na hipótese da subcláusula 9.5, inclusive as inspeções para verificação de correção de não conformidades, expressamente previstas na subcláusula 9.2. Incluem-se as inspeções previstas na subcláusula 9.11, entre as quais a verificação do Programa Carbono Zero e dos Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade (PER, Volume I, itens 5.1.3 e 5.2), abrangidos pela subcláusula 9.11, (iv), bem como a validação do relatório de compensação do Sistema de Livre Passagem (Anexo 12, item 5.5, II). Não são computadas as certificações exigidas de outras entidades que não o Verificador. Os custos internos de gestão da Concessionária correspondem aos custos e despesas indiretas da subcláusula 9.4, são por ela suportados e não integram o montante nem a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

9. METODOLOGIA DOS GATILHOS DE MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO — PER I: ITEM 3.2, RELATIVO ÀS OBRAS DE MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO; PER II: TABELAS DE GATILHOS VOLUMÉTRICOS POR TRECHO HOMOGÊNEO.

O Volume I do PER condiciona a execução das Obras de Manutenção de Nível de Serviço ao atingimento de gatilhos volumétricos, cujos valores são estabelecidos por trecho homogêneo no Volume II. Contudo, não foram identificados os modelos de capacidade utilizados, os cálculos de VDMA equivalente, as premissas de crescimento de tráfego e os critérios empregados na definição desses limites. Solicitamos esclarecer (i) qual metodologia foi utilizada para definição dos gatilhos volumétricos; (ii) se foram adotados os critérios do Highway Capacity Manual (HCM), do DNIT ou de outra referência técnica; e (iii) se as respectivas memórias de cálculo poderão ser disponibilizadas aos licitantes.

RESPOSTA:

As respostas são apresentadas a seguir, de acordo com os itens da questão apresentada:

i e ii: Foi utlizado o modelo do Highway Capacity Manual, 6ª edição, de 2016;

iii: As informações utilizadas no cálculo dos gatilhos volumétricos estão disponíveis na planilha "08. Capacidade.xlsm", disponibilizados no site da ANTT.

Deve ser observado que, nos termos do subitem 2.5.1 do Edital, "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, cabe lembrar que o cálculo dos gatilhos volumétricos é realizado conforme critérios estabelecidos no subitem 3.2.3 - Obras de Manutenção de Nível de Serviço, do PER - Volume I.

10. ESTUDOS E ALTERNATIVAS PARA DISPOSITIVOS DE INTERSEÇÃO — PER I: ITEM 3.2, DESENVOLVIMENTO E SUBMISSÃO DOS PROJETOS EXECUTIVOS; PER II: TABELAS DE DISPOSITIVOS DE INTERSEÇÃO.

O Volume II do PER define previamente as soluções específicas dos dispositivos de interseção, incluindo trombetas, diamantes, trevos, parclos e dispositivos especiais. Por sua vez, o Volume I do PER estabelece que os projetos executivos deverão ser desenvolvidos conforme as normas vigentes e submetidos à análise da ANTT.Solicitamos esclarecer (i) se foram realizados estudos comparativos de alternativas para cada dispositivo; (ii) se tais estudos integrarão a documentação disponibilizada aos licitantes; e (iii) quais razões técnicas fundamentaram a escolha de cada solução específica.

RESPOSTA:

As soluções de interseção previstas no PER – Volume II foram definidas considerando critérios técnicos de segurança viária, volumes de tráfego, capacidade operacional, características geométricas da rodovia e condições locais de implantação, visando assegurar a adequada funcionalidade dos dispositivos e a fluidez do tráfego.

Ressalta-se que os estudos de engenharia possuem caráter referencial, cabendo à Concessionária desenvolver os respectivos projetos, observando os parâmetros técnicos estabelecidos no PER e as normas vigentes.

Adicionalmente, nos termos da subcláusula 7.4 do Contrato de Concessão, poderão ser admitidas soluções alternativas, mediante aprovação da ANTT, desde que preservado grau igual ou superior de funcionalidade e segurança viária em relação às soluções originalmente previstas, observadas as demais condições contratuais.

11. DIVERGÊNCIA ENTRE ESTUDOS REFERENCIAIS E OBRIGAÇÕES DO PER — EDITAL: SUBITENS 2.5, 2.5.1 E 2.6; CONTRATO: SUBCLÁUSULA 22.5.2; PER I E PER II.

O item 2.5.1 do Edital estabelece que os estudos disponibilizados pela ANTT não possuem caráter vinculativo ou efeito sobre a responsabilidade do Poder Concedente. Por outro lado, o PER estabelece quantitativos e intervenções de execução obrigatória pela Concessionária. Entendemos que eventuais divergências relevantes entre as premissas dos estudos referenciais e as condições efetivamente verificadas durante a execução contratual, que impliquem a necessidade de intervenções adicionais às obrigações expressamente previstas no PER, poderão ensejar recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, observada a matriz de riscos contratual. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Não, o entendimento não está correto. Cabe exclusivamente às Proponentes a realização de levantamentos próprios e a análise direta das condições do Sistema Rodoviário, nos termos dos itens 2.5 e 2.6 do Edital, para elaboração de suas propostas. Portanto, eventuais divergências entre as premissas dos estudos referenciais e as condições efetivamente verificadas em campo não configuram hipótese de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro

12. DIVERGÊNCIA DE EXTENSÃO DO TRECHO SNV 116BBA0792 — PER II: TABELA 6.

A Tabela 6 do Volume II do PER apresenta, para o trecho SNV 116BBA0792, extensão de 3,900 km pelo SNV e de 21,450 km pelo cadastro. Entendemos que se trata de erro material, devendo a informação ser retificada. Está correto o entendimento? Em caso afirmativo, solicitamos confirmar se será publicada errata e se foram identificadas outras divergências semelhantes que possam impactar os projetos, os quantitativos de obras ou o cronograma contratual.

RESPOSTA:

Foi identificada inconsistência na correlação quilométrica apresentada na Tabela 6 do PER – Volume II, referente aos trechos identificados pelos códigos SNV 116BBA0792 e 116BBA0810, a qual será objeto de retificação.

13. ERRO DE LOCALIZAÇÃO DE ILUMINAÇÃO NO PER — PER II: TABELA 14.

A Tabela 14 do Volume II do PER prevê intervenção de iluminação no segmento SNV 116BBA0790, localizada no km 909,213, embora o referido segmento esteja compreendido entre os km 525,300 e 547,300. Entendemos que se trata de erro material quanto à localização da intervenção. Está correto o entendimento? Em caso afirmativo, solicitamos indicar a localização correta e o estudo ou projeto técnico que fundamentou sua inclusão no PER.

RESPOSTA:

Constata-se erro material na identificação do segmento SNV constante da Tabela 14 do PER – Volume II, cuja correção será contemplada na próxima versão do documento.

Esclarece-se que a intervenção está localizada no km 909,213 da BR-116/BA, correspondente ao segmento SNV 116BBA0970.

14. COMPATIBILIDADE DA GEOMETRIA RODOVIÁRIA E VELOCIDADES DIRETRIZES — PER I: PARÂMETROS TÉCNICOS DE GEOMETRIA RODOVIÁRIA; PER II: PARÂMETROS TÉCNICOS E VELOCIDADES DIRETRIZES DOS SEGMENTOS.

O Volume I do PER exige a observância do Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT, enquanto o Volume II estabelece velocidades diretrizes mínimas de 60 km/h e 90 km/h para determinados segmentos. Solicitamos esclarecer (i) se foram realizados estudos de retroanálise geométrica para verificar a compatibilidade entre a geometria existente, o relevo, a ocupação urbana e as velocidades diretrizes exigidas; e (ii) se esses estudos poderão ser disponibilizados aos licitantes.

RESPOSTA:

O PER pode estabelecer requisitos geométricos mais exigentes que os previstos nos manuais do DNIT, em razão dos padrões de qualidade exigidos para rodovias concedidas. Nesse sentido, o item 3.2.8.1 do PER Volume I estabelece

parâmetros geométricos, complementados pelas correções de traçado, iluminações de curvas e velocidades diretrizes previstas no PER Volume II.

Para subsidiar a definição das velocidades diretrizes estabelecidas no PER Volume II, foram realizadas retroanálises referenciais, considerando a geometria existente, o relevo e os trechos urbanos. Ressalta-se, contudo, que esses estudos possuem caráter meramente referencial, cabendo à Concessionária realizar a retroanálise geométrica e adotar as medidas cabíveis, conforme previsto no item 3.2.8.1 do PER Volume I.

O subitem 3.2.8.1(d) do PER Volume I trata das medidas mitigadoras a serem adotadas caso a retroanálise geométrica realizada pela Concessionária identifique condições divergentes daquelas consideradas no PER Volume II. Já o subitem 3.2.8.1(e) trata da execução das medidas expressamente previstas no PER Volume II.

Quanto à disponibilização dos estudos, o arquivo de análise "ENG-L02-GMT-CAL-VEL-001-R03.xlsx" encontra-se disponível aos licitantes no diretório "6 - Programa de Investimentos" → "Planilha de Velocidades". Ressalta-se que cabe às Proponentes avaliar as condições do Sistema Rodoviário e as informações disponibilizadas para fins de precificação da Concessão, nos termos do Edital e do Termo Aditivo.

15. DIVERGÊNCIA DE PROJETO DE DISPOSITIVO TIPO DIAMANTE — PER II: TABELA 19; PROJETO CIVIL 3D Nº ENG-DE-116BBA-L02-419.461-GMT-C3D-F24-PLA-001-R03.DWG.

A Tabela 19 do Volume II do PER prevê, para o km 458+680 da BR-116/BA, a implantação de dispositivo do tipo "Diamante com Rotatórias". Contudo, o projeto Civil 3D nº ENG-DE-116BBA-L02-419.461-GMT-C3D-F24-PLA-001-R03.dwg apresenta solução do tipo diamante sem rotatórias. Entendemos que prevalece a configuração indicada no Volume II do PER, devendo a divergência do projeto ser tratada como erro material. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Prevalece a configuração estabelecida na Tabela 19 do PER – Volume II, que prevê, para o km 458+680 da BR-116/BA, a implantação de dispositivo do tipo "Diamante com Rotatórias", conforme apresentado no Croqui L do Apêndice E do referido documento. Ressalta-se que a divergência identificada no projeto funcional Civil 3D nº ENG-DE-116BBA-L02-419.461-GMT-C3D-F24-PLA-001-R03.dwg decorre de erro material, devendo prevalecer, para fins de definição da solução aplicável, os parâmetros e as diretrizes estabelecidos nos Volumes I e II do PER.

16. DIVERGÊNCIA TÉCNICA DE PROJETO DE VIAS MARGINAIS — PER I: ITEM 3.2.8.2(D); PRODUTO 7, PROGRAMA INVESTIMENTOS; PROJETO CIVIL 3D Nº ENG-DE-116BBA-L02-822.858-GMT-C3D-F24-PLA-010-R03.DWG.

O item 3.2.8.2(d) do Volume I do PER e o Produto 7, Programa Investimentos, apresentam parâmetros distintos daqueles constantes do Projeto Civil 3D nº ENG-DE-116BBA-L02-822.858-GMT-C3D-F24-PLA-010-R03.dwg, no que se refere às vias marginais. Entendemos que prevalece a definição do Volume I do PER, devendo a divergência do projeto ser tratada como erro material. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Esclarece-se que deverão ser observados os parâmetros técnicos estabelecidos no item 3.2.8.2, alínea "d", do PER – Volume I, especialmente quanto à largura das faixas de rolamento das vias marginais, bem como as diretrizes previstas no PER – Volume II quanto à configuração e às condições de circulação dessas vias.

Dessa forma, eventuais divergências identificadas no Projeto Civil 3D nº ENG-DE-116BBA-L02-822.858-GMT-C3D-F24-PLA-010-R03.dwg deverão ser avaliadas à luz das disposições estabelecidas no PER.

Adicionalmente, para maior clareza, a Tabela 11 do PER – Volume II será ajustada para incluir informações relativas ao sentido de circulação das vias marginais previstas, indicando se o fluxo de tráfego será unidirecional ou bidirecional, de modo a esclarecer as condições de circulação estabelecidas para cada segmento.

17. DIVERGÊNCIA TÉCNICA DE PROJETO DE FAIXAS ADICIONAIS — PER I: ITEM 3.2.8.1(B); PRODUTO 7, PROGRAMA INVESTIMENTOS; PROJETO CIVIL 3D Nº ENG-DE-116BBA-L02-822.858-GMT-C3D-F24-PLA-010-R03.DWG.

O item 3.2.8.1(b) do Volume I do PER e o Produto 7, Programa Investimentos, apresentam parâmetros distintos daqueles constantes do Projeto Civil 3D nº ENG-DE-116BBA-L02-822.858-GMT-C3D-F24-PLA-010-R03.dwg, no que se refere às faixas adicionais. Entendemos que prevalece a definição do Volume I do PER, devendo a divergência do projeto ser tratada como erro material. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está correto. As obras obrigatórias, serviços e parâmetros a serem atendidos estão descritos no contrato e seus anexos. Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto são meramente referenciais, como consta no item 2.5.1. do Edital. Ainda cabe esclarecer que no referido segmento, a solução de engenharia corresponde à implantação de duplicação e adequação de duplicação e não à implantação de faixas adicionais, conforme consta nas tabelas 7 e 8 do PER Volume II.

18. DISPONIBILIZAÇÃO ALTERNATIVA DOS ARQUIVOS DE ESTUDOS — EDITAL: SUBITENS 2.5 E 2.5.1; DOCUMENTAÇÃO DE REFERÊNCIA DISPONIBILIZADA NO PORTAL DA ANTT.

Os Estudos de Viabilidade do empreendimento estão disponibilizados para consulta pública no portal eletrônico da ANTT. Contudo, foram identificadas dificuldades para o download dos arquivos, em razão do elevado volume de dados e da quantidade de documentos, ocasionando falhas e interrupções durante a transferência. Solicitamos a disponibilização dos referidos arquivos por meio alternativo, como mídia digital ou link específico para compartilhamento dos documentos, de forma a assegurar sua integridade e o pleno acesso dos interessados às informações do projeto.

RESPOSTA:

Esclarece-se que os Estudos de Viabilidade do empreendimento encontram-se disponibilizados para consulta e download no sítio eletrônico da ANTT, por meio do seguinte endereço:

Link

Ressalta-se que a disponibilização dos documentos por meio do portal institucional da ANTT assegura a centralização das informações em ambiente eletrônico oficial, permitindo o acesso contínuo aos arquivos e a realização de downloads quantas vezes forem necessárias, sem limitação de quantidade.

Considerando o elevado volume de dados e o tamanho dos arquivos disponibilizados, recomenda-se que o download seja realizado de forma individualizada, por pasta, a fim de minimizar eventuais falhas ou interrupções durante a transferência e assegurar o acesso integral à documentação.

19. QUANTITATIVOS DE TERRAPLENAGEM E COBERTURA TOPOGRÁFICA — PER II: DISPOSITIVOS DE INTERSEÇÃO DA BR-116/BA E BR-324/BA; MEF: QUANTITATIVOS DE TERRAPLENAGEM; PROJETOS CIVIL 3D DISPONIBILIZADOS NA PASTA DSP-C3D.

Os projetos Civil 3D disponibilizados na pasta DSP-C3D relativos aos dispositivos de interseção localizados nos km 485+100, 495+080, 496+280 e 669+600 da BR-116/BA e nos km 559+220 e 564+800 da BR-324/BA indicam que os limites das intervenções ultrapassam a área abrangida pela base topográfica disponibilizada pela ANTT. Solicitamos esclarecer como foram determinados os quantitativos de terraplenagem considerados no MEF para esses dispositivos, tendo em vista que a base topográfica disponibilizada não contempla integralmente as respectivas áreas de intervenção.

RESPOSTA:

Esclarece-se que os quantitativos de terraplenagem considerados no Modelo Econômico-Financeiro (MEF) foram estimados com base em premissas preliminares, no âmbito dos estudos de engenharia desenvolvidos para a estruturação da concessão, possuindo caráter referencial e sendo compatíveis com o nível de detalhamento do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA). Ressalta-se que os projetos disponibilizados não substituem os levantamentos e estudos necessários ao desenvolvimento dos projetos definitivos, cabendo à Concessionária realizar os levantamentos complementares eventualmente necessários, bem como definir e dimensionar as soluções de engenharia, observados os parâmetros estabelecidos no PER, as normas técnicas vigentes e as disposições contratuais aplicáveis.

20. DIVERGÊNCIA DE CRONOGRAMA DE TRABALHOS INICIAIS ENTRE PER E MEF — PER I: ITEM 3, FRENTE DE SERVIÇOS ESTRUTURAIS, TRABALHOS INICIAIS; MEF: CAPEX, ABA "1. TI, RESTAURAÇÃO E MANUTENÇÃO", ITEM 1.1 (TRABALHOS INICIAIS).

O Volume I do PER estabelece que os Trabalhos Iniciais deverão ser executados até o final do 12º mês da Concessão. Por outro lado, a aba "1. TI, Restauração e Manutenção" do MEF prevê investimentos relativos aos Trabalhos Iniciais até o segundo Ano de Concessão. Entendemos que prevalece o prazo estabelecido no Volume I do PER, devendo a divergência do MEF ser tratada como erro material. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O PER – Volume I estabelece prazos distintos para a execução dos Trabalhos Iniciais, conforme as obrigações e os parâmetros de desempenho aplicáveis aos diferentes elementos do Sistema Rodoviário.

Para os parâmetros de pavimento, os Trabalhos Iniciais deverão ser concluídos até o final do 24º mês da Concessão, enquanto, para os demais parâmetros de desempenho, aplica-se o prazo geral de até o final do 12º mês da Concessão.

Dessa forma, a previsão de investimentos relativos aos Trabalhos Iniciais até o segundo Ano de Concessão, constante da aba "1. TI, Restauração e Manutenção" do Modelo Econômico-Financeiro (MEF), não caracteriza, por si só, erro material.

Para maior clareza, a redação do item 3 do PER – Volume I será ajustada, de modo a explicitar os períodos aplicáveis às fases de Trabalhos Iniciais e de Recuperação, observadas as particularidades dos parâmetros de pavimento e dos demais elementos do Sistema Rodoviário.

PROTOCOLO: 50505.163600/2026-12

Recebido em 14 de outubro de 2026 - 00:00:00

1. ASSINATURA ELETRÔNICA E DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO — EDITAL 8.4, I

Entendemos que, a exemplo do previsto no item 8.4, "I", do Edital, serão admitidos documentos apresentados pelas Proponentes (por exemplo, procurações internas para representantes credenciados, atos societários, contratos etc.) que tenham sido assinados eletronicamente, mediante certificação digital. Em resposta a pedido de esclarecimento referente ao Edital de Concessão 02/2025 (CN2), a ANTT confirmou este entendimento. Favor confirmar este entendimento.

RESPOSTA:

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.

2. ATUALIZAÇÃO DA GARANTIA DA PROPOSTA PELO IPCA — EDITAL 1.5.1 E 8.12

O item 8.12 do Edital estabelece que a atualização do valor da Garantia da Proposta observará a fórmula do item 1.5.1, considerando como evento específico o mês previsto para a Data de Recebimento dos Envelopes. Considerando que essa data está prevista para 14 de dezembro de 2026, entendemos que, para o cálculo, deverão ser utilizados o número-índice do IPCA de outubro de 2026 como IPCAi e o de novembro de 2025 como IPCAo. Favor confirmar esse entendimento.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

3. INTEGRALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL DA SPE — EDITAL 9.4

Considerando a exigência de integralização do capital social mínimo da SPE, entendemos que não será admitido o uso de instrumentos como AFAC (Adiantamento para Futuro Aumento de Capital) ou contratos de mútuo como comprovação da efetiva integralização, uma vez que esses documentos apenas demonstram a subscrição de capital ou a existência de obrigação futura de aporte, mas não substituem a efetiva entrada de recursos no patrimônio da SPE, na forma de capital integralizado. Em resposta a pedido de esclarecimento referente ao Edital de Concessão 02/2025 (CN2), a ANTT confirmou este entendimento. Favor confirmar o entendimento.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. 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.

4. PODERES DOS REPRESENTANTES CREDENCIADOS — EDITAL 10.1.1

Os itens 10.1.1 e 10.1.6 do Edital admitem a indicação de até dois Representantes Credenciados e preveem que, quando ambos tiverem poderes de representação isolada, sem ordem de nomeação, as declarações e os documentos poderão ser assinados por apenas um deles. Considerando também os poderes previstos no modelo de procuração do Anexo 12, está correto o entendimento de que qualquer dos Representantes Credenciados poderá, isoladamente, assinar as declarações e os documentos e praticar os demais atos referentes ao Leilão para os quais tenha poderes, sem necessidade de atuação ou anuência do outro Representante Credenciado? A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento referente ao Edital de Concessão nº 02/2025 (CN2).

RESPOSTA:

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.

5. PREMISSAS FISCAIS DO REIDI NA PROPOSTA — EDITAL 11.3, VIII

Considerando que o item 11.3, "VIII", do Edital prevê que a Proposta Econômica Escrita deverá considerar a aplicação do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), disciplinado pela Lei Federal 11.488/2007, favor esclarecer qual o escopo do REIDI que as Licitantes deverão considerar para fins de elaboração das suas Propostas Econômicas Escritas, incluindo, mas não se limitando, aos seguintes aspectos: (i) a partir de qual data; (ii) quais as condições aplicáveis; (iii) por qual período da Concessão.

RESPOSTA:

As Proponentes deverão considerar a aplicação dos benefícios fiscais do REIDI sobre o valor dos investimentos previstos na minuta do PER, de acordo com a legislação pertinente, do momento da habilitação inicial no regime até o final do Prazo da Concessão, conforme o item 11.3, VIII, do Edital

6. REEQUILÍBRIO POR ALTERAÇÃO DO REIDI — EDITAL 11.3, VIII

O item 11.3, VIII, do Edital exige que a Proposta Econômica Escrita considere o desconto decorrente dos benefícios fiscais do REIDI nos investimentos previstos no PER. Está correto o entendimento de que, caso alterações na legislação ou regulamentação tributária posteriores à apresentação da Proposta Econômica Escrita reduzam ou impeçam a fruição do benefício considerado pela Proponente, o impacto econômico-financeiro comprovado será objeto de recomposição em favor da Concessionária, nos termos da subcláusula 22.3.2 da Minuta do Contrato? Em resposta a pedido de esclarecimento relativo ao Edital de Concessão nº 01/2026, a ANTT reconheceu que a redução ou extinção do REIDI por legislação superveniente configura alteração tributária sujeita a reequilíbrio.

RESPOSTA:

Somente haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso o benefício não seja concedido pelas hipóteses de risco compartilhado ou assumido pelo Poder Concedente. Vale ressaltar que a responsabilidade pelos riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais está alocada ao Poder Concedente, mediante a análise de impacto no caso concreto, com exceção da legislação referente ao imposto sobre a renda". Assim, no caso em que sobrevenha legislação que reduza ou extinga os benefícios do REIDI (como a redução de incentivos fiscais por meio de lei complementar) esse evento configura “alteração de tributo” para fins da subcláusula 22.3.2, ensejando reequilíbrio a cargo do Poder Concedente.

7. REIDI E PREMISSAS DA MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA — EDITAL 11.3, VIII

O item 11.3, VIII, do Edital estabelece que a Concessionária deverá considerar os benefícios fiscais do REIDI na elaboração da Proposta Econômica Escrita. Considerando a redução desses benefícios decorrente da Lei Complementar nº 224/2025, já vigente, está correto o entendimento de que os valores dos investimentos considerados na modelagem econômico-financeira do Projeto já refletem essa redução do benefício fiscal?

RESPOSTA:

A aplicação do REIDI na modelagem econômico-financeira considerou a legislação vigente à época da estruturação, Lei 11.488/2007.

8. PRORROGAÇÃO DA VALIDADE DA PROPOSTA — EDITAL 11.4

A Cláusula 11.4 do Edital estabelece que a Proposta Econômica deverá ser válida por 1 ano contado da Data para Recebimento dos Envelopes, podendo ser prorrogada por igual período mediante solicitação da Comissão de Outorga, devendo ser mantidas, nesse período, todas as suas condições. Entendemos, no entanto, que referida prorrogação está condicionada à expressa manifestação de vontade e concordância da Licitante. Em resposta a pedido de esclarecimento referente ao Edital de Concessão 02/2025 (CN2), a ANTT confirmou este entendimento. Favor confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

9. CRITÉRIO DE CLASSIFICAÇÃO PARA VIVA-VOZ — EDITAL

14.3.2

O item 14.3.2 do Edital estabelece que 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 de pedágio até 20% inferior ao maior desconto apresentado. Entendemos que a comparação será feita entre o desconto dado pela proponente classificada em primeiro lugar e o desconto percentual ofertado pelas outras Proponentes. Assim, caso a primeira colocada tenha ofertado desconto de 40% sobre o valor da tarifa básica de pedágio, serão convocadas para etapa de lance viva-voz todas as Proponentes que tenham ofertado desconto percentual de até 32% em relação ao valor da tarifa básica de pedágio. Isso porque o percentual de 20% incide sobre o desconto dado pela proponente classificada em primeiro lugar (20% de 40% é igual a 8%, logo serão classificados todos os descontos que se situem entre 40% e 32%). Em resposta a pedido de esclarecimento referente ao Edital 02/2025 (BR-040), a ANTT confirmou esta interpretação. Favor confirmar este entendimento.

RESPOSTA:

O entendimento está correto, conforme o item 14.3.2 do Edital.

10. SANÇÕES E EXECUÇÃO DA GARANTIA DA PROPOSTA — EDITAL

15.3.2

O item 15.3.2 do Edital estabelece que a inabilitação da Proponente considerada vencedora resultará na aplicação de multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta, bem como na execução integral dessa garantia. No entanto, entendemos que tal previsão deve se restringir às hipóteses de dolo ou fraude, pelos seguintes motivos: (i) seria desproporcional aplicar multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta, além de sua execução integral, em situações onde não foi comprovado dolo ou fraude; (ii) não existe previsão legal específica que justifique tal medida; (iii) a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça é clara ao afirmar que a imposição de sanções não deve ser automática em casos de desclassificação de licitantes, conforme o Recurso Ordinário em Mandado de Segurança nº 23.088/PR; e (iv) o Tribunal de Contas da União, ao analisar a aplicação de sanção semelhante, considerou um caso específico envolvendo licitante que atuou em conluio (Acórdão nº 754/2015). Diante desses pontos, solicitamos a confirmação de que a multa prevista no item 15.3.2 será aplicada exclusivamente em casos que envolvam fraude por parte das licitantes. Em resposta a pedido de esclarecimento referente ao Edital 02/2025 (CN2), a ANTT confirmou esta interpretação.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto, conforme os subitens 8.9, VI, e 15.3.2 do Edital.

11. ATUALIZAÇÃO DA REMUNERAÇÃO DA B3 — EDITAL

17.3, VI

O item 17.3, VI, estabelece que a remuneração devida à B3 S.A. tem data-base de abril de 2026 e somente será atualizada pela variação positiva do IPCA caso o pagamento ocorra mais de um ano após essa data-base. Considerando a defasagem de dois meses adotada no item 1.5.1, entendemos que, caso a atualização seja devida, deverá ser utilizado como índice inicial (IPCAo) o número-índice de abril de 2026, correspondente à data-base específica da remuneração da B3, e como índice final (IPCAi) o número-índice de dois meses anteriores ao efetivo pagamento. Favor confirmar esse entendimento. Caso negativo, favor esclarecer quais índices inicial e final deverão ser utilizados para o cálculo.

RESPOSTA:

O entendimento está correto.

12. ABERTURA ELETRÔNICA DAS PROPOSTAS NA B3 — EDITAL 14.3

O Edital prevê que a Proposta Econômica Escrita será apresentada no Volume 2, por meio da Plataforma de Leilões da B3, e aberta eletronicamente na Sessão Pública do Leilão. Está correto o entendimento de que a abertura dos arquivos ocorrerá durante a própria Sessão, com projeção, para os presentes, da tela da Plataforma de Leilões da B3 que demonstre o acesso às propostas submetidas?

RESPOSTA:

O entendimento está correto.

13. RASTREABILIDADE DE ARQUIVOS DA PLATAFORMA B3 — EDITAL 14.3

Considerando que a Proposta Econômica Escrita será submetida pela Plataforma de Leilões da B3 e aberta eletronicamente na Sessão Pública do Leilão, está correto o entendimento de que serão exibidos ou disponibilizados às Proponentes os registros necessários para verificar a identidade dos arquivos abertos, o horário de sua submissão definitiva e a inexistência de alterações após o encerramento do prazo de entrega? Favor indicar como essas informações poderão ser consultadas pelas Proponentes.

RESPOSTA:

O entendimento está correto, essas informações poderão ser consultadas na Plataforma de Leilões da B3, no formato que consta no Anexo 21 - Manual de Procedimentos da B3, Capítulo 4, anexo C.

14. ENVIO DE DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO PELA B3 — EDITAL E AVISO DE LICITAÇÃO 6.2, 15.1, ITEM 8 DO AVISO DE LICITAÇÃO

Os itens 6.2 e 15.1 do Edital estabelecem que a Proponente primeira colocada deverá entregar os Documentos de Qualificação por meio da Plataforma de Leilões da B3. O aviso de publicação do Edital, item 8, contudo, indica que essa entrega ocorrerá por Peticionamento Eletrônico.

Está correto o entendimento de que os Documentos de Qualificação deverão ser apresentados exclusivamente pela Plataforma de Leilões da B3?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

15. OBRIGATORIEDADE DE CORRETORA CREDENCIADA — EDITAL 10.1.3 E 10.2.1

Os itens 10.1.3 e 10.2.1 do Edital admitem a atuação da Proponente por seus Representantes Credenciados e tratam a representação por Corretora Credenciada como facultativa. Por outro lado, os itens 8.4.VI e 8.4.IX exigem documentos relacionados à Corretora Credenciada, e o aviso de publicação do Edital, item 6, menciona o envio dos envelopes por intermédio de sociedade corretora.

Está correto o entendimento de que a Proponente poderá apresentar os Volumes 1 e 2 diretamente pela Plataforma de Leilões da B3, por meio de Usuários da Plataforma devidamente habilitados, sem contratar Corretora Credenciada?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Nos termos do item 10.2.1 do Edital e do Capítulo 1 do Anexo 21 – Manual de Procedimentos do Leilão, a contratação da Corretora Credenciada é facultativa. Portanto, todos os atos e procedimentos que eventualmente devam ser realizados pela Corretora Credenciada, em caso de não contratação, poderão ser realizados pelo Representante Credenciado da Proponente, nos casos em que o Edital assim exigir, ou por outro representante legal com poderes para a prática do ato.

16. DOCUMENTAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA PARA HABILITAÇÃO — ANEXO 5 DO EDITAL 7.B

O item 7.B do Anexo 5 do Edital estabelece que, para fins de comprovação da qualificação econômico-financeira, as licitantes deverão apresentar balanço patrimonial e demonstrativo de resultados. Entendemos que a exigência se refere à apresentação do balanço patrimonial e demonstrativo de resultados do último exercício social. Em resposta a pedido de esclarecimento referente ao Edital 02/2025 (CN2), a ANTT confirmou esta interpretação. Favor confirmar este entendimento.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

17. ATUALIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO MÍNIMO — ANEXO 5 DO EDITAL 7.1

O item 7.1 do Anexo 5 determina que o valor mínimo de patrimônio líquido, referido à data-base de janeiro de 2026, seja atualizado pela fórmula do item 1.5.1 do Edital, considerando como evento específico o mês previsto para a Data de Recebimento dos Envelopes. Considerando que essa data está prevista para 14 de dezembro de 2026, entendemos que, para apurar o valor mínimo exigido, deverão ser utilizados o número-índice do IPCA de outubro de 2026 como IPCAi e o de janeiro de 2026 como IPCAo. Favor confirmar esse entendimento.

RESPOSTA:

Não, o entendimento não está correto. Embora o IPCAi corresponda adequadamente ao número-índice do IPCA de outubro de 2026, o item 1.5.1 do Edital determina que o IPCAo a ser aplicado na fórmula de atualização monetária é o número-índice do IPCA do mês de novembro de 2025, e não o de janeiro de 2026.

18. COMPROVAÇÃO DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO MÍNIMO — ANEXO 5 DO EDITAL ITEM 7, TABELA V

O item 7.1 do Anexo 5 exige a comprovação de patrimônio líquido mínimo de R$ 791.340.433,89, na data-base de janeiro de 2026, atualizado pelo IPCA conforme a fórmula do item 1.5.1 do Edital, considerando o mês previsto para a Data de Recebimento dos Envelopes. Por sua vez, o item B da Tabela V exige a apresentação de balanço patrimonial já exigível na forma da lei e veda a utilização de balancetes ou balanços provisórios.

Considerando que o patrimônio líquido registrado no balanço se refere à data de encerramento do respectivo exercício social, anterior à Data de Recebimento dos Envelopes, entendemos que, exclusivamente para aferição do requisito de qualificação econômico-financeira, será admitida a atualização monetária do valor de patrimônio líquido constante do balanço apresentado pela Proponente, pela variação do IPCA entre o mês de encerramento desse balanço e o mês utilizado como IPCAi na atualização do patrimônio líquido mínimo exigido pelo Edital, sem alteração das demonstrações contábeis apresentadas. Favor confirmar esse entendimento. Em resposta a pedido de esclarecimento referente ao Edital 02/2025 (CN2), a ANTT confirmou esta interpretação.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

19. SEGURO-GARANTIA E DOCUMENTAÇÃO NO MANUAL B3 — EDITAL – ANEXO 21 (MANUAL DA B3) CAPÍTULO 3 DO ANEXO 21 DO EDITAL

Entendemos que, considerando o disposto no Edital e no Anexo 21 (Manual de Procedimentos da B3), a Garantia da Proposta emitida na forma de seguro-garantia deverá ser apresentada juntamente com a comprovação dos poderes de seus signatários, a qual poderá ser feita por meio de: (1) Apresentação da "Certidão de Administradores", da "Certidão de Licenciamento" e da "Certidão de Apontamentos", todas expedidas pela SUSEP; ou (2) Prova de cadastro atualizado junto à B3 (e-mail), dispensando-se a apresentação de qualquer outro documento societário da seguradora. Favor confirmar

este entendimento. Em resposta a pedido de esclarecimento referente ao Edital 02/2025 (CN2), a ANTT confirmou esta interpretação.

RESPOSTA:

O entendimento está correto.

20. PRORROGAÇÃO CONTRATUAL E REEQUILÍBRIO POR PRAZO — MINUTA DO CONTRATO 3.2

Entendemos que a limitação de prorrogação do Contrato a uma única vez, conforme previsto na Cláusula 3.2 da Minuta do Contrato, não se confunde com a modalidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por extensão de prazo previsto na Cláusula 23.3, (vi). Nesse caso, a eventual promoção do reequilíbrio por meio de extensão de prazo original do Contrato poderá ocorrer mais de uma vez. Em resposta a pedido de esclarecimento referente ao Edital 02/2025 (CN2), a ANTT confirmou esta interpretação. Nesse sentido, favor confirmar este entendimento.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. As alterações de prazo para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não se confundem com o instituto da prorrogação da concessão, disciplinado pela Lei nº 13.448/2017 e com base na cláusula 23.3.1 (vi) não impede a prorrogação indicada na cláusula 3.2.2. Poderão ser realizadas alterações de prazo indicada na cláusula e 23.3.1 (vi) ao longo do contrato, desde que a soma dos prazos aditados não supere 5 (cinco) anos. Somando-se os efeitos de todos os casos de alteração de vigência contratual, a vigência total do Contrato será de 60 (sessenta) anos, na forma da cláusula 3.7.

21. ASSUNÇÃO DE OBRAS E RISCOS CONTRATUAIS — MINUTA DO CONTRATO 4.2.3

A subcláusula 4.2.3 da Minuta do Contrato estabelece que as obras do Poder Concedente cujos contratos estejam em vigor na data de publicação do Edital e que 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.

Embora tenha sido recentemente disponibilizada relação das intervenções e contratos em andamento no Sistema Rodoviário, as informações apresentadas não incluem os instrumentos contratuais nem os elementos necessários à avaliação completa das intervenções e/ou obras que poderão ser assumidas pela Concessionária, especialmente quanto ao respectivo escopo, às condições de execução, às especificações técnicas, aos prazos, ao avanço físico-financeiro e ao saldo remanescente.

Diante disso, solicita-se a disponibilização de cópia integral dos contratos relacionados, incluindo seus anexos e aditivos, acompanhada dos projetos, das especificações técnicas, dos cronogramas físico-financeiros, das medições realizadas, dos termos de recebimento eventualmente emitidos e das informações atualizadas sobre o estágio de execução e o saldo remanescente de cada obra.

RESPOSTA:

Esclarece-se que as informações disponíveis sobre os contratos vigentes do DNIT no Sistema Rodoviário foram disponibilizadas no sítio eletrônico da ANTT, na página do processo licitatório da Rota 2 de Julho – BR-116/324/BA, em Comissão de Outorga - Documentos Complementares – Contratos DNIT, conforme divulgado no Comunicado Relevante nº 2, de 21 de setembro de 2026.

Os instrumentos contratuais, respectivos aditivos, anexos e documentos relativos aos serviços contratados, quantitativos, cronogramas de execução e medições são públicos e poderão ser consultados diretamente junto ao DNIT, órgão responsável pela contratação e fiscalização dos serviços, inclusive por meio da documentação referente ao Edital DNIT nº 0057/25-05, disponível em seu sítio eletrônico.

Quanto à eventual assunção de obras não concluídas, deverão ser observadas as condições estabelecidas nas subcláusulas 4.2.3 e 4.2.3(i) do Contrato, inclusive quanto à identificação dos trechos abrangidos no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.

Por fim, conforme os itens 2.5 e 2.6 do Edital, compete às proponentes realizar seus próprios levantamentos e avaliações para elaboração da proposta econômica, considerando as informações disponibilizadas e as obrigações previstas no PER e no Contrato.

22. CONTRATOS DNIT E OBRAS DE MANUTENÇÃO — MINUTA DO CONTRATO 4.2.3

A planilha "V – Contratos Rota 2 de Julho – BR-116/324/BA" identifica como ativos os seguintes contratos relativos a serviços de manutenção rodoviária:

• Contrato nº 05 00739/2025; •Contrato nº 05 00745/2025; •Contrato nº 05 00746/2025; •Contrato nº 05 00747/2025; •Contrato nº 05 00748/2025; •Contrato nº 05 00749/2025; e •Contrato nº 05 00750/2025. Embora tenham sido divulgadas informações resumidas sobre esses contratos, as Proponentes não tiveram acesso aos respectivos instrumentos. Considerando que a subcláusula 4.2.3 prevê a assunção, pela Concessionária, de eventuais obras do Poder Concedente não concluídas até a assinatura do Contrato, sem direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, favor disponibilizar a íntegra dos contratos acima identificados, incluindo seus aditivos e anexos, especialmente os documentos que definem os serviços contratados, os quantitativos e os cronogramas, bem como as informações disponíveis sobre as parcelas já executadas e medidas.

RESPOSTA:

Esclarece-se que as informações disponíveis sobre os contratos vigentes do DNIT no Sistema Rodoviário foram disponibilizadas no sítio eletrônico da ANTT, na página do processo licitatório da Rota 2 de Julho – BR-116/324/BA, em Comissão de Outorga - Documentos Complementares – Contratos DNIT, conforme divulgado no Comunicado Relevante nº 2, de 21 de setembro de 2026.

Os instrumentos contratuais, respectivos aditivos, anexos e documentos relativos aos serviços contratados, quantitativos, cronogramas de execução e medições são públicos e poderão ser consultados diretamente junto ao DNIT, órgão responsável pela contratação e fiscalização dos serviços, inclusive por meio da documentação referente ao Edital DNIT nº 0057/25-05, disponível em seu sítio eletrônico.

Quanto à eventual assunção de obras não concluídas, deverão ser observadas as condições estabelecidas nas subcláusulas 4.2.3 e 4.2.3(i) do Contrato, inclusive quanto à identificação dos trechos abrangidos no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.

Por fim, conforme os itens 2.5 e 2.6 do Edital, compete às proponentes realizar seus próprios levantamentos e avaliações para elaboração da proposta econômica, considerando as informações disponibilizadas e as obrigações previstas no PER e no Contrato.

23. ASSUNÇÃO DE CONTRATOS DNIT E OBRIGAÇÕES DE PAGAMENTO — MINUTA DO CONTRATO 4.2.3

Em relação aos contratos de manutenção do DNIT identificados na planilha "V – Contratos Rota 2 de Julho – BR-116/324/BA", entendemos que, sem prejuízo da assunção e conclusão das obras e intervenções pela Concessionária, o DNIT permanecerá responsável pelas medições e pelos pagamentos dos serviços executados até a Data da Assunção, bem como pela análise e solução dos pleitos das contratadas relativos a fatos anteriores a essa data, ainda que as medições, cobranças ou pleitos sejam apresentados posteriormente. Assim, a assunção das obras não implicará, por si só, a cessão, sub-rogação ou sucessão da Concessionária nos referidos contratos, nem lhe atribuirá qualquer responsabilidade perante as contratadas. Favor confirmar esse entendimento.

RESPOSTA:

Nos termos da subcláusula 4.2.3 do Contrato, as obras do Poder Concedente abrangidas por essa disposição deverão ser assumidas e concluídas pela Concessionária, observados os prazos pactuados com a ANTT.

A assunção dessas obras não implica, por si só, cessão, sub-rogação ou sucessão da Concessionária nos contratos administrativos celebrados pelo DNIT com terceiros.

As obrigações relativas às medições, aos pagamentos e à análise de pleitos decorrentes da execução desses contratos, inclusive aqueles referentes a fatos anteriores à Data da Assunção e apresentados posteriormente,

permanecerão sujeitas às responsabilidades do respectivo contratante, observados os instrumentos contratuais e eventuais procedimentos específicos de transição.

Ressalta-se que a subcláusula 8.1.6 admite a continuidade de contratos de obras e serviços essenciais à segurança dos usuários durante a vigência da Concessão, sem estabelecer sua transferência automática à Concessionária.

Permanecem aplicáveis à Concessionária as obrigações de execução, conclusão e adequação das obras assumidas, conforme as subcláusulas 4.2.3 e 4.2.4, bem como o atendimento aos Parâmetros de Desempenho previstos no PER.

24. QUANTITATIVOS E VALORES DE CONTRATOS DNIT — PLANILHA "V – CONTRATOS ROTA 2 DE JULHO – BR-116/324/BA"

A planilha "V – Contratos Rota 2 de Julho – BR-116/324/BA" relaciona sete contratos ativos do DNIT, cuja soma dos valores indicados como "Valor Vigente" é de aproximadamente R$ 313,1 milhões e cuja soma das extensões informadas é de 513,8 km. Por sua vez, o Acórdão nº 2.337/2026-TCU-Plenário menciona, sob diferentes recortes, contratos vigentes de manutenção e conservação no valor aproximado de R$ 422 milhões, abrangendo 667 km, e contratações do DNIT superiores a R$ 530 milhões para recuperação, manutenção e conservação. A planilha também não permite identificar se os contratos de numeração intermediária entre 05 00739/2025 e 05 00745/2025 abrangem trechos do Sistema Rodoviário.

Nesse contexto, solicita-se esclarecer se a planilha contém a relação completa dos contratos do DNIT incidentes sobre o Sistema Rodoviário que possam permanecer em execução após a Data da Assunção.

Solicita-se, ainda, a conciliação dos valores e das extensões informados na planilha com aqueles mencionados pelo TCU, com indicação das respectivas datas de referência e dos critérios de inclusão. Caso existam contratos incidentes sobre o Sistema Rodoviário não relacionados na planilha, inclusive entre os de numeração intermediária acima mencionados, solicita-se a divulgação de relação complementar com seus objetos, trechos abrangidos, prazos de vigência, valores, medições realizadas e saldos a executar.

RESPOSTA:

As informações referentes aos contratos do DNIT identificados nos trechos das rodovias BR-116/324/BA foram disponibilizadas por meio do Comunicado Relevante nº 2, de 21 de setembro de 2026, e encontram-se disponíveis no Data Room do certame, na seção "Documentos Complementares – Contratos DNIT".

As diferenças entre os valores e as extensões apresentados na planilha e aqueles mencionados no Acórdão nº 2.337/2026-TCU-Plenário podem decorrer dos diferentes critérios e datas de referência, uma vez que os valores estimados das licitações não se confundem com os valores homologados ou com os valores contratuais vigentes.

Eventuais informações complementares sobre os contratos, inclusive quanto aos trechos abrangidos, valores, vigências e execução dos serviços, poderão ser consultadas diretamente junto ao DNIT, considerando o caráter público dos respectivos procedimentos licitatórios e instrumentos contratuais.

Quanto às obrigações relativas às obras do Poder Concedente, aplicam-se as subcláusulas 4.2.3 e 4.2.4 do Contrato, bem como os tratamentos específicos estabelecidos nos documentos do certame. Nos termos dos itens 2.5 e 2.6 do Edital, compete às Proponentes avaliar as informações disponibilizadas e realizar os levantamentos necessários à elaboração de suas propostas.

25. LICENCIAMENTO AMBIENTAL E OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS — MINUTA DO CONTRATO 5.1.2, 5.2 E 5.6

As Cláusulas 5.1.2, 5.2 e 5.6 do Contrato estabelecem que a Concessionária: (i) deverá adotar medidas para renovação, manutenção ou regularização de licenças, permissões e autorizações necessárias ao exercício das atividades objeto da Concessão; (ii) assumirá a titularidade das licenças, autorizações ambientais existentes, Termos de

Compromisso de Regularização Ambiental e/ou Licenças de Operação; (iii) assumirá obrigações derivadas do processo de licenciamento ambiental do Sistema Rodoviário previamente à Data de Assunção.

Tendo isso em vista, é fundamental que todas as licenças, todos os Termos de Compromisso de Regularização Ambiental, todas as Licenças de Operação e todos os processos de licenciamento ambiental em aberto sejam disponibilizados a todas as Proponentes, permitindo a correta precificação das propostas e a isonomia entre as Proponentes.

Considerando que o Sistema Rodoviário foi objeto de concessão anterior até período recente, o pedido abrange expressamente a documentação ambiental obtida, requerida ou produzida no âmbito da concessão anterior, inclusive licenças e autorizações vencidas ou em processo de renovação, processos concluídos ou em andamento, respectivas condicionantes e documentos disponíveis acerca de seu cumprimento.

Nesse sentido, solicita-se a disponibilização integral da documentação elencada o mais brevemente possível.

RESPOSTA:

A relação das licenças e autorizações ambientais identificadas e disponibilizadas no âmbito da estruturação é apresentada de forma referencial e não vinculante, constando no Produto 3 Relatório Socioambiental disponibilizado no site da ANTT. 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. 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.

26. CONDICIONANTES AMBIENTAIS E CUSTOS DA CONCESSÃO — MINUTA DO CONTRATO 5.1.3

A Cláusula 5.1.3 da Minuta do Contrato estabelece que a Concessionária deverá cumprir todas as condicionantes já existentes, inclusive aquelas referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, arcando com seus custos, inclusive para as licenças obtidas ou solicitadas por terceiros ou pelo Poder Concedente.

Considerando isso, torna-se imperativo, a fim de assegurar a isonomia entre as Proponentes e a competitividade do certame, que todas as licenças relacionadas ao Sistema Rodoviário, todas as solicitações de licenças, assim como a relação de suas condicionantes e as evidências de seu cumprimento, quanto aplicável, sejam disponibilizadas para todas as Proponentes na licitação. Portanto, solicitamos que a ANTT providencie a divulgação de (i) todas as licenças relacionadas ao Sistema Rodoviário, (ii) todas as solicitações de licenças relacionadas ao Sistema Rodoviário, assim como (iii) a relação de suas condicionantes e (iv) as evidências de seu cumprimento, quando aplicável, o mais brevemente possível.

RESPOSTA:

A relação das licenças e autorizações ambientais identificadas e disponibilizadas no âmbito da estruturação é apresentada de forma referencial e não vinculante, constando no Produto 3 Relatório Socioambiental disponibilizado no site da ANTT. 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. 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.

27. INTERPRETAÇÃO DE OBRIGAÇÕES DE LICENCIAMENTO — MINUTA DO CONTRATO 5.4 E 5.5

Tendo em vista o disposto na Cláusula 5.5 da Minuta do Contrato, entendemos que sua correta leitura e interpretação deve se dar de maneira sistêmica, razão pela qual deve-se considerar em sua interpretação e aplicação também o quanto disposto na Cláusula 5.4 da Minuta de Contrato. Favor confirmar este entendimento.

A subcláusula 5.5 estabelece que a obtenção parcial de licenças e autorizações não exime a Concessionária do cumprimento dos prazos de execução previstos no PER. Por sua vez, a subcláusula 5.4 afasta a aplicação de penalidades relacionadas à execução de obras em caso de atraso na obtenção das licenças e autorizações ambientais para o qual a Concessionária não tenha contribuído, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio.

Nesse contexto, entendemos que, quando a licença ou autorização obtida abranger apenas parte de uma obra prevista no PER, a Concessionária deverá executar a parcela autorizada, mas a ausência de execução da parcela ainda não licenciada não ensejará a aplicação de penalidades caso seja demonstrado, no procedimento pertinente, que a Concessionária não contribuiu para o atraso na obtenção da licença ou autorização necessária. Favor confirmar esse entendimento.

RESPOSTA:

A obtenção parcial de licenças e autorizações não exime a Concessionária do cumprimento dos prazos de execução de obras e serviços previstos no PER (subcláusula 5.5), cabendo-lhe executar a parcela abrangida pela licença ou autorização obtida, nos termos desta.

Quanto à parcela ainda não licenciada, o atraso na obtenção da licença ou autorização para o qual a Concessionária não tenha contribuído não poderá ensejar a aplicação de penalidades relacionadas à execução das obras correspondentes (subcláusula 5.4), sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio. A ausência de contribuição da Concessionária será verificada pela ANTT, observadas as medidas previstas na subcláusula 22.6.2(i), cabendo à Concessionária comprová-las.

28. RISCOS TRIBUTÁRIOS E REEQUILÍBRIO CONTRATUAL — MINUTA DO CONTRATO 22.3.2

O item 11.3, XI, do Edital estabelece que a Proposta Econômica Escrita deverá considerar a legislação vigente na data de sua apresentação, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referentes a tributos ou encargos legais. Por sua vez, a subcláusula 22.3.2 da Minuta do Contrato aloca ao Poder Concedente os riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais que produzam impacto direto na Concessão, ressalvada a legislação relativa ao imposto sobre a renda.

Embora a Emenda Constitucional nº 132/2023 e a Lei Complementar nº 214/2025 integrem a legislação vigente, a implementação da Reforma Tributária ocorrerá de forma progressiva e seus efeitos econômico-financeiros sobre a Concessão dependerão, entre outros fatores, da regulamentação aplicável, da definição das alíquotas efetivas, dos regimes de transição, do aproveitamento de créditos e da operacionalização dos novos tributos.

A própria Lei Complementar nº 214/2025, ao disciplinar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos abrangidos pelos seus arts. 373 e 374, reconhece que os seus efeitos devem ser apurados a partir da alteração da carga tributária efetivamente suportada pela contratada.

Nesse contexto, está correto o entendimento de que a declaração de observância da legislação vigente, prevista no item 11.3, XI, do Edital, não implica que os impactos econômico-financeiros decorrentes da Reforma Tributária tenham sido incorporados à Proposta Econômica Escrita ou assumidos pela Concessionária, devendo tais impactos ser apurados e tratados oportunamente, à medida que se tornem efetivos e mensuráveis, nos termos da subcláusula 22.3.2 da Minuta do Contrato, mediante a comprovação de seu impacto direto sobre a Concessão?

RESPOSTA:

Sim. Para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente, consideram-se os tributos e encargos legais exigíveis na data da Proposta Econômica Escrita. Os efeitos da Reforma Tributária, ainda que previstos em legislação já publicada, serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, desde que comprovado seu impacto direto na Concessão, nos termos da subcláusula 22.3.2 da minuta do Contrato, ressalvada a legislação referente ao imposto sobre a renda.

29. REEQUILÍBRIO E ALTERAÇÕES DA LEGISLAÇÃO TRIBUTÁRIA — MINUTA DO CONTRATO 22.3.2

A subcláusula 22.3.2 da Minuta do Contrato aloca ao Poder Concedente os riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais que produzam impacto direto na Concessão, ressalvada a legislação referente ao imposto sobre a renda.

Por sua vez, o art. 376, § 1º, da Lei Complementar nº 214/2025 estabelece que os pedidos de restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro decorrentes da implementação da Reforma Tributária deverão ser decididos de forma

definitiva no prazo de 90 (noventa) dias contado do respectivo protocolo, admitida uma única prorrogação por igual período caso seja necessária instrução probatória suplementar.

Considerando esse parâmetro legal, está correto o entendimento de que os pedidos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrentes dos impactos da Reforma Tributária sobre a Concessão, formulados com fundamento na subcláusula 22.3.2 da Minuta do Contrato, serão decididos definitivamente pela ANTT no prazo máximo de 90 (noventa) dias contado do protocolo, admitida uma única prorrogação por igual período exclusivamente na hipótese de necessidade de instrução probatória suplementar?

RESPOSTA:

Esclarece-se que a Proposta Econômica Escrita deve considerar exclusivamente a legislação tributária vigente na data de sua apresentação. A data de entrega da proposta constitui o marco temporal vinculante da legislação para fins da subcláusula 22.3.2 do Contrato. Dessa forma, alterações supervenientes decorrentes da Reforma Tributária que modifiquem a carga tributária incidente sobre as receitas da Concessão ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, mediante comprovação do impacto direto e do nexo causal no caso concreto. Por outro lado, variações em impostos incidentes diretamente sobre os custos de insumos das obras do PER constituem risco da Concessionária (subcláusula 22.3.1(viii)), ressalvada a compensação prevista no Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo (Anexo 15).

30. PRAZO DE VIGÊNCIA DE APÓLICES DE SEGURO — MINUTA DO CONTRATO 43.10

Nos termos da Cláusula 43.10 da Minuta do Contrato, as apólices de seguro emitidas pela Concessionária deverão ter vigência mínima de 1 ano, a contar da data da assinatura do Contrato, e deverão ser renovadas, sucessivamente, por igual período durante o prazo da concessão. No entanto, entendemos que essa exigência se aplica exclusivamente às apólices de seguros de caráter continuado, como aquelas relacionadas à operação e manutenção da concessão. Para apólices emitidas especificamente para cobrir riscos inerentes à execução de obras, compreendemos que sua vigência pode ser reduzida, compatibilizando-se com o período efetivo da obra e eventuais fases de testes, evitando a contratação de coberturas desnecessárias ou desproporcionais à duração do risco segurado. Favor confirmar este entendimento. Em resposta a pedido de esclarecimento referente ao Edital 02/2025 (CN2), a ANTT confirmou esta interpretação.

RESPOSTA:

O entendimento está correto. As apólices de seguro de Riscos Operacionais e Responsabilidade Civil devem ter vigência mínima de um ano a contar da data de assinatura do Contrato de Concessão. As apólices de Riscos de Engenharia podem ser específicas e ter a vigência da obra a que se referem ou então estarem abarcadas e especificadas por uma apólice geral ("apólice guarda-chuva") de Riscos de Engenharia com vigência de no mínimo um ano. Contudo, é importante que ao iniciar a obra ela esteja especificada em uma apólice de Riscos de Engenharia, pois nenhuma obra ou serviço poderá ter início ou prosseguir sem que a concessionária apresente à Unidade Regional, com 10 (dez) dias de antecedência ao início da execução, a comprovação da contratação das apólices de seguros de Riscos de Engenharia. Essa explicação está de acordo com a resolução ANTT nº 6.032 de 21 de dezembro de 2023 (RCR 3).

31. RENOVAÇÃO DE SEGURO-GARANTIA DE EXECUÇÃO — ANEXO 4 DO CONTRATO 6.1

Nos termos do Anexo 4 da Minuta do Contrato, as apólices emitidas para fins de garantia de execução do Contrato devem assegurar a cobertura durante o prazo exigido, garantindo a adequada execução das obrigações contratuais pela Concessionária. Entendemos, no entanto, que não há exigência de que todas essas apólices sejam, necessariamente, renováveis, desde que a Concessionária assegure que exista, a qualquer tempo, uma apólice vigente que cumpra os requisitos estabelecidos. A obrigatoriedade de renovação pode, na prática, dificultar ou encarecer a emissão desses seguros, tornando-se uma exigência desnecessária para a finalidade pretendida. Favor confirmar este entendimento. Em resposta a pedido de esclarecimento referente ao Edital 02/2025 (CN2), a ANTT confirmou esta interpretação.

RESPOSTA:

O entendimento está correto.

32. APLICAÇÃO PROPORCIONAL DO FATOR D — ANEXO 5 DO CONTRATO 2.5.3

Considerando o disposto no item 2.5.3 do Anexo 5 do Contrato (Fatores D, A e E), entendemos que a dinâmica referente à aplicação do Fator D prevê sua incidência proporcional à parcela da obra ou do serviço efetivamente não concluída no período de apuração, reconhecendo-se, para esse fim, as parcelas de execução parcial. Para tanto, a fórmula de apuração do Fator D utiliza o componente "PIi", definido como o percentual não concluído da obra ou do serviço "i".

Esse componente ajusta a aplicação do Fator D para que incida apenas sobre a parcela efetivamente não executada das obras e dos serviços sob responsabilidade da Concessionária. Desse modo, deverá ser apurado o percentual da obra ou do serviço que não tenha sido concluído até a data de apuração, aplicando-se o Fator D apenas sobre essa parcela. Assim, o Fator D não deverá incidir sobre a totalidade de uma obra ou serviço apenas por não ter sido integralmente concluído, devendo a parcela parcialmente executada ser considerada na apuração do "PIi". Em resposta a pedido de esclarecimento referente ao Edital de Concessão nº 02/2025 (CN2), a ANTT confirmou essa interpretação. Favor confirmar esse entendimento. Caso o entendimento não esteja correto, solicita-se que seja explicado, de forma pormenorizada, o critério adotado para a apuração do "PIi".

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

33. REGULAÇÃO DO SISTEMA DE ARRECADAÇÃO DE PEDÁGIO — PER – VOLUME I 3.4.5.1, SISTEMA DE ARRECADAÇÃO DE PEDÁGIO, ITEM 4

Está correto o entendimento de que, nos termos do item 3.4.5.1, "Sistema de Arrecadação de Pedágio", item 4, do PER – Volume I, o termo "regulação específica" faz alusão à Resolução ANTT nº 6.024/2024?

RESPOSTA:

Está parcialmente correto. A Resolução ANTT nº 6.024/2024 pode ser uma das normas aplicáveis ao caso, contudo, o termo "regulação específica" possui um caráter mais amplo e dinâmico, não se limitando a um único normativo.

Informa-se que a normativa exata não é expressamente especificada no trecho citado, sendo obrigação da Concessionária o acompanhamento constante da legislação e das resoluções vigentes aplicáveis ao longo de todo o período da Concessão, conforme estabelecido no item 2.6 do Edital.

Como exemplo dessa dinâmica de atualização regulatória, cita-se a Resolução ANTT nº 6.079/2026, que trata da regulamentação do sistema de livre passagem (free flow) em vias urbanas e rurais sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a qual também deve ser observada pela Concessionária no que for cabível.

34. COMPENSAÇÕES DE LIVRE PASSAGEM E APORTE VINCULADO — MINUTA DO CONTRATO 19.5.10

Nos termos da subcláusula 19.5.10 da Minuta do Contrato, a Concessionária considerou, em sua Proposta Econômica Escrita, o montante nela previsto para as compensações do Sistema de Livre Passagem. Está correto o entendimento de que esse montante constitui premissa da proposta e não impõe, por si só, obrigação autônoma de depósito pela Adjudicatária ou pela Concessionária, distinta do Aporte de Recursos Vinculados previsto no item 9 do Edital?

RESPOSTA:

O entendimento está correto.

37. DRENAGEM, INTERFERÊNCIAS DE TERCEIROS E REEQUILÍBRIO — PER – VOLUME I 3.1.4

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 omisso 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 decorrentes de alterações, prejuízos e intervenções feitas ou causadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros, desde que devidamente comprovados, 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, dos Lotes 3, 4, 5 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO), da CN2-Rota Agro e da Rota Sertaneja e EDITAL Nº 01/2026 - AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT S.A.

RESPOSTA:

As alterações, intervenções ou danos causados por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros, que provoquem aumento de vazão ou comprometam a capacidade e a integridade dos dispositivos de drenagem e das Obras de Arte Correntes (OACs), poderão ensejar recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, desde que devidamente comprovados o evento, o nexo causal e os impactos econômico-financeiros decorrentes.

O tratamento desses eventos observará a matriz de riscos estabelecida na cláusula 22 do Contrato. Caso sejam caracterizados como riscos residuais, serão aplicáveis as regras de compartilhamento previstas nas subcláusulas 22.7 e 22.8, inclusive os respectivos limites e condições.

Ressalta-se que permanece sob responsabilidade da Concessionária o cumprimento das obrigações de monitoração, manutenção e adequação do sistema de drenagem previstas no item 3.1.4 do PER – Volume I, de modo a preservar a segurança do Sistema Rodoviário.

Os esclarecimentos prestados pela ANTT em outros processos licitatórios não afastam a aplicação das disposições específicas do Contrato desta Concessão.

38. VÍCIOS CONSTRUTIVOS OCULTOS E MATRIZ DE RISCOS — MINUTA DO CONTRATO 22.4.2(I)

A subcláusula 22.4.2(i) da Minuta do Contrato aloca ao Poder Concedente os riscos relacionados a Vícios Construtivos ocultos associados ao Sistema Rodoviário e aos Bens da Concessão e diretamente ligados à sua manutenção e operação, observadas as condições e exclusões nela estabelecidas.

Considerando que determinadas condições preexistentes dos ativos não podem ser razoavelmente identificadas pelas Proponentes mediante inspeção visual ou visita técnica, pois sua constatação depende de levantamentos, monitoramentos, ensaios e estudos técnicos específicos, cuja realização integral não é possível no período anterior ao Leilão, especialmente sem acesso a todas as informações técnicas e históricas dos ativos, está correto o entendimento de que tais condições serão caracterizadas como Vícios Construtivos ocultos para fins da subcláusula 22.4.2(i), desde que não se enquadrem nas exclusões previstas em suas alíneas (a) a (c), ensejando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato caso reclamadas no prazo máximo de 5 (cinco) anos contado da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens?

RESPOSTA:

Não. Nos termos da subcláusula 22.4.2, (i), da minuta do Contrato, não serão considerados ocultos, entre outros, os vícios que pudessem ter sido identificados pelas Proponentes por meio do uso de métodos e técnicas comumente disponíveis e financeiramente acessíveis no mercado, antes da entrega da Proposta Econômica Escrita (alínea (c)), o que abrange levantamentos, ensaios e estudos técnicos dessa natureza, e não apenas a inspeção visual. Além disso, somente se enquadram na referida subcláusula os Vícios Construtivos, assim entendidos os defeitos, anomalias ou patologias decorrentes de falha de projeto ou de execução (subcláusula 1.1.1, (cxi)), observados os itens 2.5 e 2.6 do Edital e a subcláusula 4.2.2 da minuta do Contrato.

39. QUANTITATIVO DE PASSARELAS PREVISTO NO PER — PER – VOLUME II TABELAS 41 E 42

Está correto o entendimento de que a Concessionária deverá implantar apenas as passarelas expressamente previstas nas Tabelas 41 e 42 do PER – Volume II?

RESPOSTA:

O entendimento está correto quanto às obrigações de implantação de passarelas expressamente previstas no PER – Volume II, que deverão observar as localizações e os prazos estabelecidos nas Tabelas 41 e 42.

Ressalta-se, contudo, que essa previsão não afasta a possibilidade de implantação de passarelas adicionais, caso sua necessidade seja identificada no âmbito das ações de melhoria da segurança viária, observadas as disposições contratuais e regulamentares aplicáveis.

40. REFORÇO ESTRUTURAL DE OAES E CAPEX — PER – VOLUME II TABELA 39

Foram identificadas 17 OAEs no Sistema Rodoviário que demandam reforço estrutural e cujas intervenções não estão previstas na Tabela 39 do PER – Volume II. Está correto o entendimento de que essas intervenções serão incluídas no PER, com a correspondente adequação da modelagem econômico-financeira do Projeto?

RESPOSTA:

O Modelo Econômico-Financeiro (MEF) possui caráter referencial e não vinculativo quanto à definição das obrigações de execução das intervenções. Todas as Obras de Arte Especiais (OAEs) integrantes do Sistema Rodoviário deverão atender aos requisitos técnicos e às condições estabelecidos no PER – Volume I, cabendo à Concessionária observar as obrigações nele previstas, inclusive quanto à necessidade de realização de intervenções para garantir a segurança, a estabilidade e a adequação estrutural dessas estruturas.

41. ADEQUAÇÃO GEOMÉTRICA DE FAIXAS E ACOSTAMENTOS — PER – VOLUME II 3.2.4.B.1

O item 3.2.4.B.1 do PER – Volume II admite a apresentação de propostas de adequação das larguras das novas faixas de rolamento e/ou dos acostamentos nos trechos situados sob viadutos existentes na BR-324/BA. Considerando que outros elementos também podem trazer limitações espaciais para o alargamento das faixas de rolamento, entendemos que a mesma lógica se aplica a tais casos semelhantes, permitindo-se à Concessionária apresentar proposta de adequação devidamente justificada e aprovada pela ANTT. Favor confirmar esse entendimento.

RESPOSTA:

A possibilidade de apresentação de propostas de adequação prevista no item 3.2.4.B.1 do PER – Volume II aplica-se às situações nele expressamente estabelecidas, não sendo extensível automaticamente a outros casos de limitação espacial. Nesses casos, a Concessionária poderá submeter à ANTT proposta de adequação devidamente justificada, cuja aprovação ficará condicionada à análise e à avaliação da Agência, podendo ser deferida ou não, conforme os requisitos técnicos e as demais disposições do PER.

42. LOCALIZAÇÃO DE POSTO DE PESAGEM NO PER — PER – VOLUME II TABELA 66

A Tabela 66 do Apêndice D do PER – Volume II indica um Posto de Pesagem Veicular Fixa no km 489,240 da BR-116/BA, nas coordenadas 12°33'39.21"S e 39°28'25.25"O. Como não foi possível identificar a estrutura no local indicado, solicita-se informar sua referência de localização, incluindo o sentido da rodovia e, se distintos dos dados da Tabela 66, o quilômetro e as coordenadas que permitam identificá-la em campo.

RESPOSTA:

O entendimento está correto. Esclarece-se que a referência ao Posto de Pesagem Veicular Fixa constante da Tabela 66 do Apêndice D do PER – Volume II resulta de erro material do documento. A referida edificação não integra o escopo da concessão e não deve ser considerada para fins de demolição, inexistindo localização, quilometragem ou coordenadas a serem informadas para sua identificação em campo, devendo-se excluir tal edificação das tabelas do PER Volume II.

Adicionalmente, esclarece-se que não existem Postos de Pesagem Fixos a serem demolidos no âmbito do projeto da Rota 2 de Julho, razão pela qual as informações contidas na Tabela 60 do Apêndice D do PER – Volume II, devem ser integralmente desconsiderados.

43. QUANTIDADE DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLE DE VELOCIDADE — PER – VOLUME II TABELA 59

Está correto o entendimento de que a Concessionária será responsável por operar 22 equipamentos fixos do Sistema de Controle de Velocidade – SCV, nos termos da Tabela 59 do PER - Volume II?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

A Tabela 59 do PER Volume II prevê o quantitativo mínimo de 22 (vinte e dois) equipamentos fixos do Sistema de Controle de Velocidade – SCV, cuja implantação deverá ocorrer até o 12º mês, conforme a Tabela 56 do PER Volume II. Nos termos do item 3.4.2.8 do PER Volume I, a localização dos novos equipamentos deverá ser proposta pela Concessionária até o 6º mês e aceita pela ANTT e pela PRF (Parâmetros Técnicos 1 e Parâmetros de Desempenho 2).

Ressalta-se que o quantitativo é mínimo e que, adicionalmente, nos termos do item 3.4.2.8, Escopo 2, do PER Volume I, os equipamentos de controle de velocidade existentes no Sistema Rodoviário e operados por autoridade rodoviária deverão ser assumidos e mantidos em operação pela Concessionária desde o início da Concessão.

44. DESAPROPRIAÇÕES E COMPARTILHAMENTO DE CUSTOS — MINUTA DO CONTRATO 6.3.1

A subcláusula 6.3.3 da Minuta do Contrato estabelece o compartilhamento dos custos relacionados às desapropriações e desocupações da Faixa de Domínio, mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro correspondente a 80% (oitenta por cento) do valor efetivamente aplicado que exceder o montante previsto na subcláusula 6.3.1.

Por sua vez, o item 5.2 do PER Volume I estabelece os Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade, incluindo aqueles relacionados à aquisição de terras e ao reassentamento involuntário.

Nesse sentido, entende-se que os custos decorrentes do atendimento aos referidos Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade, quando associados às desapropriações e desocupações da Faixa de Domínio e enquadráveis nas hipóteses previstas nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1, estarão sujeitos ao mecanismo de compartilhamento de riscos previsto na subcláusula 6.3.3, observadas as disposições contratuais aplicáveis. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou entendimento semelhante no âmbito do projeto da BR-381/MG/SP – Fernão Dias (Item 17, Protocolo 4, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Processo Competitivo nº 4/2025), bem como nos projetos da BR-040/GO/MG – Rota dos Cristais, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/GO/MT – CN2 (Rota do Agro).

RESPOSTA:

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 Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade sejam enquadráveis nas hipóteses previstas na subcláusula 6.3.3, poderão ser objeto de recomposição.

45. VALOR PRESENTE DE TRANSFERÊNCIAS E MODELAGEM — MINUTA DO CONTRATO 19.5.11

Está correto o entendimento de que o montante indicado na subcláusula 19.5.10 da Minuta do Contrato corresponde ao valor presente líquido das transferências previstas na subcláusula 19.5.11, calculado com base na taxa de desconto adotada na modelagem econômico-financeira do Projeto?

RESPOSTA:

Os valores indicados nas subcláusulas 19.5.10 e 19.5.11 da Minuta do Contrato são absolutos e serão reajustados nos termos indicados no próprio contrato.

46. MULTIPLICADORES TARIFÁRIOS POR NÚMERO DE EIXOS — MINUTA DO CONTRATO 19.2.9

Considerando os Multiplicadores da Tarifa estabelecidos na subcláusula 19.2.5 e a regra da subcláusula 19.2.9 da Minuta do Contrato, está correto o entendimento de que, observada a contagem de eixos para fins tarifários prevista na subcláusula 19.2.8, o Multiplicador da Tarifa será de 13,5 para veículos com nove eixos e de 15,0 para veículos com dez eixos, acrescendo-se 1,5 para cada eixo adicional?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

47. MEMÓRIA DE CÁLCULO VDMAEQ E PREMISSAS DE TRÁFEGO — PER – VOLUME II TABELA 53

Para subsidiar a avaliação das Obras de Manutenção de Nível de Serviço, solicita-se disponibilizar a memória de cálculo e as premissas técnicas que fundamentaram os valores de VDMAeq estabelecidos para cada Trecho Homogêneo na Tabela 53 do PER – Volume II, incluindo a metodologia de análise de capacidade e nível de serviço, as características geométricas e os parâmetros de tráfego adotados, diante da ausência de informações no PER ou documentos correlatos.

RESPOSTA:

Esclarece-se que as informações e premissas técnicas utilizadas na definição dos valores de VDMAeq estabelecidos na Tabela 53 do PER – Volume II encontram-se disponíveis na planilha "08. Capacidade.xlsm", disponibilizada no sítio eletrônico da ANTT.

Ressalta-se que o cálculo dos gatilhos volumétricos deverá observar os critérios estabelecidos no item 3.2.3 – Obras de Manutenção de Nível de Serviço, do PER – Volume I.

Adicionalmente, destaca-se que os estudos, levantamentos, projetos e demais documentos disponibilizados pela ANTT possuem caráter referencial e não vinculativo, conforme disposto na subcláusula 2.5.1 do Edital.

48. ATRASO NO INÍCIO DA COBRANÇA E REEQUILÍBRIO — MINUTA DO CONTRATO 19.1.2 E 19.1.4

As subcláusulas 19.1.2 e 19.1.4 da Minuta do Contrato estabelecem os prazos para o ateste dos Parâmetros de Desempenho e para a expedição do Termo de Vistoria e do ato autorizativo necessários ao início da cobrança. Está correto o entendimento de que, cumpridas pela Concessionária todas as exigências necessárias, eventual atraso no início da cobrança da Tarifa de Pedágio decorrente do descumprimento desses prazos pela ANTT, por motivo não imputável à Concessionária, ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em seu favor, considerados os impactos comprovadamente decorrentes desse atraso? A ANTT confirmou esse entendimento no âmbito dos Editais de Concessão nº 05/2024, relativo aos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, e nº 01/2026, relativo à Rota dos Sertões.

RESPOSTA:

O entendimento está correto.

49. REVISÕES TARIFÁRIAS E APURAÇÃO DO REEQUILÍBRIO — MINUTA DO CONTRATO 19.6.4

A subcláusula 19.6.4 da Minuta do Contrato estabelece que os efeitos das Revisões Extraordinárias e Quinquenais deverão ser aplicados sobre a Tarifa de Pedágio concomitantemente com os da Revisão Ordinária. Entendemos que essa sistemática se refere exclusivamente ao momento de implementação tarifária dos efeitos reconhecidos, de modo que a apuração do montante de reequilíbrio considerará os impactos do evento desde a data de sua ocorrência até a sua efetiva neutralização, incluindo o intervalo entre a decisão que reconhecer o direito à recomposição e a Revisão Ordinária em que seus efeitos forem aplicados à tarifa. Está correto o entendimento? A ANTT confirmou esse entendimento no âmbito do

Processo Competitivo nº 04/2025 (BR-381/MG/SP – Item 27, Protocolo 4) e, em termos equivalentes, no Processo Competitivo nº 01/2026 (BR-116/SP/PR).

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

Nos termos da subcláusula 19.6.4 da Minuta do Contrato, os efeitos das Revisões Extraordinárias e Quinquenais são aplicados à Tarifa de Pedágio concomitantemente com a Revisão Ordinária subsequente. Tal sistemática refere-se exclusivamente ao momento de implementação tarifária dos efeitos financeiros reconhecidos, não se confundindo com o momento do reconhecimento do direito ao reequilíbrio econômico-financeiro nem alterando a abrangência temporal de sua apuração.

No entanto, conforme a sistemática estabelecida na Resolução ANTT nº 6.032/2023 (RCR 3), a apuração do reequilíbrio econômico-financeiro observa metodologia baseada na recomposição integral do Fluxo de Caixa Marginal (FCM) afetado pelo evento ensejador do desequilíbrio, considerando seus impactos desde a data de sua efetiva ocorrência até a sua completa neutralização. Nesse contexto, eventual intervalo temporal entre a decisão que reconhece o direito à recomposição e a aplicação tarifária correspondente na Revisão Ordinária subsequente é neutralizado financeiramente pela aplicação da taxa de desconto contratual/WACC Regulatório e atualização monetária pelo IRT, não implicando prejuízo econômico à Concessionária.

50. ATRASOS DO VERIFICADOR E RESPONSABILIDADES CONTRATUAIS — MINUTA DO CONTRATO 9.1

A subcláusula 9.1 da Minuta do Contrato prevê a contratação do Verificador pela Infra S.A., enquanto a subcláusula 7.11.1 condiciona o recebimento dos projetos executivos à apresentação do certificado de inspeção por ele emitido. Está correto o entendimento de que a Concessionária não poderá ser responsabilizada pelo descumprimento de prazos ou obrigações decorrente de atrasos na contratação ou na atuação do Verificador pela Infra S.A., quando não tenha contribuído ou dado causa a esses atrasos, na formado previsto na subcláusula 22.5.1(i), observado o procedimento previsto na subcláusula 9.5? A ANTT confirmou que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por impactos decorrentes do atraso na contratação do Verificador por motivo não imputável a ela no âmbito dos Processos Competitivos nº 01/2026 e nº 04/2025 (Itens 2 e 4, Protocolo 4) e dos Editais de Concessão nº 5/2024, nº 1/2025 e nº 2/2025.

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 Concessionária poderá contratar diretamente o Verificador, na forma da cláusula 9.5 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 9.5.

PROTOCOLO: 50505.163625/2026-16

Recebido em 14 de outubro de 2026 - 00:00:00

1. DATA-BASE DOS VALORES DO EDITAL — EDITAL – ITENS 1.5 E 1.5.1

O item 1.5 do Edital fixa a data-base dos valores do Edital e de seus Anexos: "Todos os valores presentes no Edital e seus Anexos estão referenciados a janeiro de 2026, exceto quando expressamente indicado." O item 1.5.1, por sua vez, estabelece a fórmula de atualização pelo IPCA: "Todas as atualizações com base na variação do IPCA presentes no Edital e seus Anexos, serão realizadas conforme a seguinte fórmula: IPCAi / IPCAo, em que IPCAo significa o número-índice do IPCA do mês de novembro de 2025 e IPCAi significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores ao evento específico." Considerando que o IPCAi corresponde ao número-índice de dois meses anteriores ao evento específico, entendemos que a adoção do número-índice de novembro de 2025 como IPCAo reflete a mesma defasagem de dois meses em relação à data-base de janeiro de 2026. Entendemos, ainda, que essa fórmula se aplica a todas as atualizações pelo IPCA previstas no Edital e em seus Anexos, ressalvados os valores com data-base expressamente distinta, como a

remuneração da B3 S.A. prevista no item 17.3, VI, do Edital, cuja data-base é abril de 2026. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

O entendimento está correto.

2. CONTRATO DE INTERMEDIAÇÃO COM CORRETORA — EDITAL – ITEM 8.4, IX; 10.1.3 E 10.2.1

O item 8.4, IX, do Edital prevê que: "a Proponente deverá apresentar o Contrato de Intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente, conforme modelo constante do Manual de Procedimentos do Leilão, devidamente assinado pela Corretora Credenciada." Outros dispositivos do Edital, no entanto, tratam a representação por Corretora Credenciada como faculdade da Proponente, tais como os itens 10.1.3 e 10.2.1. "10.1.3. Os Representantes Credenciados poderão praticar atos durante a Sessão Pública do Leilão, caso a proponente não opte por ser representada por Corretoras Credenciadas". "10.2.1. A Proponente poderá ser representada por Corretora Credenciada". No mesmo sentido, o quadro do Capítulo 2 do Manual de Procedimentos inclui no Volume 1 o "Contrato de intermediação entre Corretora Credenciada e a Proponente, se contratada". Entende-se, portanto, que: (i) a contratação de Corretora Credenciada é opcional, sendo a apresentação do Contrato de Intermediação previsto no item 8.4, IX, do Edital exigida apenas se a Proponente optar por ser representada por Corretora Credenciada. (ii) a Carta de Apresentação da Garantia da Proposta exigida no item 8.4. VI, poderá ser assinada apenas pelo representante credenciado da licitante, caso essa opte por não contratar Corretora Credenciada. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Nos termos do item 10.2.1 do Edital e do Capítulo 1 do Anexo 21 – Manual de Procedimentos do Leilão, a contratação da Corretora Credenciada é facultativa. Portanto, todos os atos e procedimentos que eventualmente devam ser realizados pela Corretora Credenciada, em caso de não contratação, poderão ser realizados pelo Representante Credenciado da Proponente, nos casos em que o Edital assim exigir, ou por outro representante legal com poderes para a prática do ato.

3. TRIBUTOS NA PROPOSTA ECONÔMICA — EDITAL – ITENS 11.3.I E 11.3.II MINUTA DO CONTRATO – 15.7, 22.3.2, 23.4.2.II

Os itens 11.3.i e ii do Edital preveem, dentre outras especificidades, respectivamente, que a Proposta Econômica deve considerar como premissas: i) todos os tributos necessários para a exploração da Concessão, desconsiderando qualquer benefício fiscal (exceção ao REIDI); e, ii) a incidência de alíquota de 5% sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária referente ao ISSQN. Por sua vez, a Cláusula 15.7 do Contrato prevê que a Concessionária é responsável pelos encargos tributários resultantes da sua execução. De forma complementar, a Cláusula 22.3.2 prevê que os "riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais" serão de responsabilidade do Poder Concedente "desde que seu impacto direto na Concessão seja comprovado". Portanto, a regra estabelecida é que a proposta deve considerar a legislação tributária vigente na época da licitação, com as respectivas alíquotas. Em compensação, caso sejam criados, alterados ou extintos tributos, e que essas alterações tenham impacto na concessão, essa variação será de responsabilidade do Poder Concedente, sendo direito da Concessionária o reequilíbrio econômico-financeiro. Considerando essa lógica contratual somada à iminente implementação da Reforma Tributária, aprovada pela Emenda Constitucional nº 132/2023, que consolida relevante alteração na legislação tributária, com variação a maior da alíquota de diversos tributos que incidem diretamente na exploração da concessão, especialmente em relação aos custos, investimentos e receitas, e, ainda, considerando o início da fase de "testes" para a cobrança de Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) em 2026, entende-se que: as alterações promovidas pela Reforma Tributária que impactarem na execução do Contrato de Concessão serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, incluindo a cobrança de novos tributos em fase de "testes" e transição. O entendimento está correto? Em caso negativo, favor esclarecer. O reequilíbrio seguirá o rito previsto na cláusula 23.4.2.ii, que prevê a aplicação do Fator C para impactos exclusivos na receita ou verba da Concessionária, considerando as

hipóteses do Anexo 6, que, por sua vez, aloca como uma das hipóteses a alteração de receita decorrente de redução ou aumento da alíquota do ISSQN e do PIS e COFINS. Em caso negativo, favor esclarecer. Por lógica e correlação, para a variação em demais tributos não previstos expressamente no Contrato e no Anexo 6, também será aplicado o Fator C. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

Deverá ser observado o item 11.3, inciso XI, do Edital, segundo o qual a Proposta Econômica Escrita deverá considerar a legislação vigente na data de sua apresentação, para efeito dos riscos relativos a tributos ou encargos legais assumidos pelo Poder Concedente.

Quanto ao item (i), eventuais alterações decorrentes da reforma tributária, inclusive durante as fases de testes e transição, poderão ensejar recomposição quando comprovado seu impacto na equação econômico-financeira originalmente pactuada, observada a alocação de riscos contratual, especialmente as subcláusulas 22.3.1 e 22.3.2. A análise será realizada caso a caso, não sendo a recomposição necessariamente favorável à Concessionária.

Quanto aos itens (ii) e (iii), o mecanismo de recomposição dependerá do enquadramento do evento nas disposições contratuais. A aplicação do Fator C observará a subcláusula 23.4.2, inciso (ii), e o Anexo 6, cujo rol é exemplificativo, exigindo impacto exclusivamente na receita ou verba da Concessionária.

4. PRAZO PARA RECURSOS ADMINISTRATIVOS — EDITAL – ITEM 16.1.1

O item 16 do Edital traz o regramento sobre recursos administrativos no âmbito da Licitação, mais especificamente no item 16.1.1 há a seguinte indicação sobre o prazo: "As Proponentes deverão apresentar as razões recursais no prazo de 3 (três) dias úteis contados da data de lavratura da Ata de Julgamento do Leilão, conforme determinado no Anexo 22." Considerando que o art. 165, §5º, da Lei nº 14.133/2021 assegura ao licitante vista dos elementos indispensáveis à defesa de seus interesses, entendemos que o prazo para apresentação das razões recursais deve iniciar-se a partir da efetiva disponibilização dos autos do processo, e não apenas da lavratura da Ata de Julgamento do Leilão. Isso porque o exercício adequado do contraditório e da ampla defesa exige acesso às decisões e à documentação pertinente, inclusive àquelas apresentadas pelas demais licitantes nos autos do processo. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

O entendimento está correto, o prazo para recursos começa a contar a partir da data de publicação da Ata de Julgamento, como consta no Anexo 22 do Edital.

5. ESTRUTURA SOCIETÁRIA DA ADJUDICATÁRIA — EDITAL – ITENS 17.3, II, E 17.17

O item 17.17 do Edital prevê que: "A Adjudicatária poderá constituir sociedade com natureza holding intermediária que possua a condição de única controladora da SPE que atuará como Concessionária, desde que seja mantida a relação de controle dessa sociedade com a Adjudicatária, estando eventuais trocas de controle nessas relações sujeitas a anuência da ANTT nos termos do Contrato." Por sua vez, o item 17.3, II, do Edital exige, como condição para a assinatura do Contrato, a: "prova de constituição da SPE, com a correspondente certidão do registro empresarial competente, bem como o respectivo comprovante de inscrição perante o Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas ou, na hipótese de Proponente individual, prova de constituição de subsidiária integral ou holding na forma de sociedade por ações;" A previsão permite que fundos de investimento e outros grupos econômicos estruturem suas participações por meio de holdings intermediárias não operacionais, destinadas a centralizar a gestão de concessões, a governança societária, a tomada de decisões estratégicas e a realização de aportes de capital. Diante disso, entendemos que a holding intermediária referida no item 17.17 do Edital poderá ser (i) sociedade constituída especificamente para essa finalidade ou (ii) sociedade não operacional já existente no grupo econômico da Adjudicatária, desde que, em qualquer caso, seja a

única controladora da SPE e permaneça sob o Controle da Adjudicatária, nos termos do referido item. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

6. DOCUMENTOS DA SPE — EDITAL – ITEM 17.3, VIII, "F"

O item 17.3 do Edital prevê todos os documentos que a Sociedade de Propósito Específico (SPE) deverá apresentar à ANTT como condição para a assinatura do Contrato. Nesse contexto, o item "viii" prevê que deverá ser apresentada a descrição da estrutura acionária e de gestão considerada para a SPE, contendo, dentro outros, "compromisso com princípios de governança corporativa na gestão da SPE, conforme regulamentação específica", conforme previsto na alínea "f". Entendemos que o atendimento da alínea "f" poderá ser realizado por meio de declaração simples atestando o "compromisso com princípios de governança corporativa na gestão da SPE, conforme regulamentação específica". Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. Além disso, favor esclarecer qual a "regulamentação específica" a cláusula faz referência. Ressalta-se que a ANTT confirmou o entendimento no âmbito do projeto Rota dos Sertões, aduzindo que "Sim, o entendimento está correto. O documento deverá estabelecer os compromissos de governança corporativa que nortearão a gestão da Sociedade de Propósito Específico (SPE), em consonância com as melhores práticas e diretrizes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Nesse sentido, ainda, a proponente deverá apresentar o "Termo de Integridade" constante do Anexo 17 do Edital" (Item nº 19, Protocolo nº 50505.030159/2026-93, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital nº 01/2026).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. O documento deverá estabelecer os compromissos de governança corporativa que nortearão a gestão da Sociedade de Propósito Específico (SPE), em consonância com as melhores práticas e diretrizes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Nesse sentido, ainda, a proponente deverá apresentar o "Termo de Integridade" constante do Anexo 17 do Edital.

7. REGULAMENTO DE FUNDOS DE INVESTIMENTO — EDITAL – ANEXO 5, TABELA IV, ITENS A E D

Uma vez que o item D da Tabela IV do Anexo 5 do Edital já exige a apresentação do "Regulamento do fundo de investimentos (e suas posteriores alterações, se houver)", entendemos que não há necessidade de se apresentar ato constitutivo propriamente dito (leia-se: a ata de constituição do fundo), conforme previsto no item A da mesma tabela. Nosso entendimento está correto? Destacamos que, no âmbito da licitação do Edital de Concessão n° 05/2025 (Rota Gerais), a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi: "Sim, o entendimento está correto" (item 28, Protocolo nº 50505.004692/2026-08, Edital de Concessão nº 05/2025 – Rota Gerais). Em caso de resposta negativa, favor esclarecer a necessidade de apresentação do ato constitutivo caso esse já tenha sido integralmente suplantado por alteração posterior de seu regulamento.

RESPOSTA:

O entendimento está correto. A apresentação do Regulamento do fundo de investimentos em vigor e devidamente atualizado/consolidado (item D da Tabela IV do Anexo 5 do Edital), acompanhado dos comprovantes de registro perante a Comissão de Valores Mobiliários – CVM ou Cartório de Registro de Títulos e Documentos competente (itens C e E da Tabela IV), cumpre a finalidade de qualificação jurídica e supre a exigência do item A da mesma tabela.

8. CONTRATAÇÃO DE GESTOR DE FUNDOS — EDITAL – ANEXO 5, TABELA IV, ITEM B

O item B da Tabela IV do Anexo 5 do Edital exige que os fundos de investimento apresentem "Prova de contratação de gestor, se houver, bem como de eleição do administrador em exercício.". Nesse sentido, entendemos que a prova de contratação do gestor poderá ser feita pela indicação do gestor no Regulamento do Fundo e pela Ficha de Cadastro de

Participantes emitida pela CVM. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. Destacamos que, no âmbito da licitação do Edital de Concessão n° 01/2026 (Rota dos Sertões), a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi: "A prova da contratação do gestor, exigida no item B, da Tabela IV, do item 6, do Anexo 5 ao Edital, poderá ser realizada por meio da indicação do gestor no regulamento do fundo de investimento e da apresentação da Ficha de Cadastro de Participantes emitida pela CVM, além de outros documentos que atestem a deliberação conjunta dos "prestadores de serviços essenciais." (item 25, Protocolo nº 50505.031471/2026-02, Edital de Concessão nº 01/2026 – Rota dos Sertões).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Basta a comprovação do registro do fundo de investimentos na Comissão de Valores Mobiliários, mediante a apresentação da Ficha de Cadastro de Participante e do Protocolo de Registro de Fundo de Investimento obtidos no site da CVM.

9. DOCUMENTAÇÃO DE FUNDOS DE INVESTIMENTO — EDITAL – ANEXO 5, TABELA IV, ITENS C E E

Os itens C e E da Tabela IV do Anexo 5 do Edital exigem que os fundos de investimento apresentem, respectivamente, "Comprovante de registro do fundo de investimentos na Comissão de Valores Mobiliários" e "Comprovante de registro do regulamento do fundo de investimentos perante o Registro de Títulos e Documentos competente ou a Comissão de Valores Mobiliários". Nesse sentido, entendemos que ambas as exigências poderão ser atendidas mediante a apresentação da "Ficha de Cadastro de Participantes" e do Protocolo de Registro de Fundo de Investimento obtidos no site da CVM, sendo dispensado o registro do regulamento perante o Registro de Títulos e Documentos. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer qual documentação deve ser apresentada. Destacamos que, no âmbito da licitação regida pelo Edital de Concessão n° 05/2025 (Rota Gerais), a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi: "Sim, o entendimento está correto. De acordo com as alterações introduzidas pela Lei Federal nº 13.874/2019 (Lei de Liberdade Econômica), a exigência de registro do regulamento do fundo de investimentos perante o Registro de Títulos e Documentos não é mais necessária. Basta a comprovação do registro do fundo de investimentos na Comissão de Valores Mobiliários, conforme previsto no item 6.C do Anexo 5, mediante a apresentação da Ficha de Cadastro de Participante e do Protocolo de Registro de Fundo de Investimento obtidos no site da CVM." (Edital nº 05/2025 – Rota Gerais – Protocolo nº 50505.004692/2026-08, item 29).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. De acordo com as alterações introduzidas pela Lei Federal nº 13.874/2019 (Lei de Liberdade Econômica), a exigência de registro do regulamento do fundo de investimentos perante o Registro de Títulos e Documentos não é mais necessária. Basta a comprovação do registro do fundo de investimentos na Comissão de Valores Mobiliários, conforme previsto no item 6.C do Anexo 5, mediante a apresentação da Ficha de Cadastro de Participante e do Protocolo de Registro de Fundo de Investimento obtidos no site da CVM.

10. REGISTRO DE FUNDOS DE INVESTIMENTO — EDITAL – ANEXO 5, TABELA IV, ITEM F

O item F da Tabela IV do Anexo 5 do Edital exige a: "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." Por sua vez, o Manual de Procedimentos do Leilão admite que, em caso de fundo de investimento, a Garantia da Proposta esteja "em nome do administrador, gestor ou do próprio fundo de investimento, observando-se as regras estabelecidas em seu regulamento". Referente à regularidade jurídica de fundos de investimento, entendemos que o fundo de investimento poderá ser representado pelo gestor ou pelo administrador, conforme previsto em seu regulamento registrado na Comissão de Valores Mobiliários (CVM), de modo que, quando o regulamento atribuir tais poderes ao gestor, o item F poderá ser atendido mediante comprovação de que o gestor pode representar o fundo nos atos do Leilão. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. Destacamos que, no âmbito da licitação do Edital de Concessão n° 01/2026 (Rota dos Sertões), a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi: "Sim, o

entendimento está correto." (item 26, Protocolo nº 50505.031471/2026-02, Edital de Concessão nº 01/2026 – Rota dos Sertões).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

11. QUALIFICAÇÃO DE ADMINISTRADOR E GESTOR — EDITAL – ANEXO 5, TABELA IV, ITEM G

O item G da Tabela IV do Anexo 5 do Edital exige o "Comprovante de qualificação do administrador e, se houver, do gestor do fundo de investimentos, perante a Comissão de Valores Mobiliários.". Nesse sentido, entendemos que essa comprovação poderá ser realizada através da apresentação dos dados cadastrais e do Ato Declaratório da CVM publicado no Diário Oficial. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. Destacamos que, no âmbito da licitação do Edital de Concessão n° 01/2026 (Rota dos Sertões), a resposta da ANTT ao mesmo questionamento foi: "Sim, o entendimento está correto. A apresentação dos dados cadastrais da administradora e/ou gestora do fundo junto a CVM, bem como o Ato Declaratório da CVM publicado em Diário Oficial atende a exigência do item 6, alínea "g", do Anexo 5 do Edital." (item 27, Protocolo nº 50505.031471/2026-02, Edital de Concessão nº 01/2026 – Rota dos Sertões).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

12. CERTIDÃO DE FALÊNCIA PARA FUNDOS — EDITAL – ANEXO 5, TABELA V, ITEM A, E TABELA IV, ITEM H

Entendemos que fundos de investimento não deverão apresentar a certidão negativa de pedido de falência, autofalência e recuperação judicial prevista no item A da Tabela V do Anexo 5 do Edital, visto que o item H da Tabela IV do mesmo Anexo já exige, como requisito de qualificação jurídica do fundo, a "Certidão negativa de falência da administradora e gestora do fundo". Nesse sentido, cabe lembrar que os fundos de investimento não possuem personalidade jurídica, sendo inaplicáveis a estas entidades as medidas previstas na Lei Federal nº 11.101/2005. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. Destacamos que a ANTT confirmou o entendimento no âmbito do Edital de Concessão nº 03/2025 (Lotes 3 e 6 do Paraná): "Sim, o entendimento está correto" (Item 70, Protocolo nº 50505.045835/2025-42, Edital de Concessão nº 03/2025 – Lotes 3 e 6 do Paraná).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

13. PATRIMÔNIO LÍQUIDO MÍNIMO — EDITAL – ANEXO 5 ITEM 7.1

O Item 7.1 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 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, 791.340.433,89 (setecentos e noventa e um milhões, trezentos e quarenta mil, quatrocentos e trinta e três reais e oitenta e nove centavos), na data-base de janeiro de 2026, atualizado pelo IPCA, com base na fórmula prevista no item 1.5.1 do Edital, considerando como evento específico o mês previsto no cronograma para a Data de Recebimento dos Envelopes, observadas as regras específicas dos itens 8.2 e 8.3 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 exclusivamente 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.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto quanto aos documentos exigidos para comprovação, nos termos do item B da Tabela V do Anexo 5 do Edital, observadas as regras específicas dos itens 7.2, 7.3, 11 e 13.

14. COMPROVAÇÃO DE PATRIMÔNIO LÍQUIDO — EDITAL – ANEXO 5, ITEM 7.1, E TABELA V, ITEM B

Em licitações de grande porte como a prevista neste Edital, a formação de parcerias estratégicas entre operadores e investidores é prática comum no setor. Para formalizá-las, é usual a utilização de veículos de investimento na forma de holdings não operacionais, cujo objeto social se limita à participação em Sociedades de Propósito Específico (SPEs) voltadas a projetos de infraestrutura rodoviária, atuando o veículo como licitante formal, enquanto seus acionistas diretos fornecem capital e expertise. O patrimônio líquido desses veículos aumenta progressivamente à medida que obtêm novas concessões e se consolidam como plataformas de investimento no setor. Por essa razão, um veículo dessa natureza, ainda que atenda aos demais requisitos de qualificação, pode não cumprir isoladamente o patrimônio líquido mínimo previsto no item 7.1 do Anexo 5 do Edital. Essa circunstância não compromete a idoneidade econômico-financeira da Proponente, uma vez que os recursos destinados à execução da Concessão, como a subscrição e a integralização do capital social mínimo da SPE previstas no item 9.3 do Edital, provêm diretamente dos acionistas, e não do próprio veículo. Nesse contexto, o item 7.1 do Anexo 5 estabelece, como requisito de qualificação econômico-financeira, a comprovação de patrimônio líquido mínimo de R$ 791.340.433,89 (setecentos e noventa e um milhões, trezentos e quarenta mil, quatrocentos e trinta e três reais e oitenta e nove centavos). Sendo assim, para veículos societários com natureza de holding não operacional, cujo objeto social seja especificamente a participação, como sócia ou acionista, em sociedades de propósito específico voltadas a projetos de infraestrutura rodoviária, entendemos que a comprovação de qualificação econômico-financeira poderá ser realizada através do patrimônio líquido de seus acionistas controladores diretos ou indiretos, o que poderá ocorrer: (a) para acionistas sociedades anônimas, mediante apresentação do último balanço patrimonial e respectivo demonstrativo de resultados, conforme previsto no item B da Tabela V do Anexo 5; e (b) para acionistas fundos de investimento em participações, por qualquer dos critérios previstos no item 7.3 do Anexo 5. Caso o veículo possua dois ou mais acionistas, entendemos que a comprovação deverá seguir a regra de proporcionalidade aplicável a Consórcios, prevista no item 13, I, do Anexo 5, considerando-se a participação societária de cada acionista no capital social da Proponente. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. Destaca-se, ademais, que a ANTT confirmou o referido entendimento no âmbito do projeto Rota Gerais (Edital de Concessão nº 05/2025), em resposta ao Pedido de Esclarecimento referente ao Item 18, Protocolo nº 50505.004795/2026-60, nos seguintes termos: "O entendimento está correto. A comprovação do patrimônio líquido mínimo do item 7 do Anexo 5, por meio da documentação dos acionistas da Proponente, embora não expressamente prevista no Edital, pode ser admitida para sociedade empresária constituída para participar de projetos rodoviários como acionista de sociedades de propósito específico, desde que atendidas as demais exigências do Anexo 5".

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto, observadas as condições a seguir. A comprovação do patrimônio líquido mínimo do item 7.1 do Anexo 5 do Edital por meio do patrimônio líquido dos acionistas da Proponente, embora não expressamente prevista no Edital, pode ser admitida para sociedade constituída para participar de projetos rodoviários como acionista de sociedades de propósito específico, desde que atendidas as demais exigências do Anexo 5. Poderá ser considerado o patrimônio líquido do acionista direto ou de sua Controladora, direta ou indireta, vedado o cômputo de ambos em relação à mesma participação, devendo a cadeia de Controle ser comprovada documentalmente. Para cada acionista ou Controladora considerado, deverão ser apresentados os documentos A e B da Tabela V do Anexo 5, observadas as regras específicas dos itens 7.2 e 7.3 do Anexo 5. Havendo mais de um acionista, aplica-se, por analogia, o item 13, I, do Anexo 5, ponderando-se o patrimônio líquido considerado pela participação do respectivo acionista direto no capital social da Proponente.

15. REGRAS DE HABILITAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA — EDITAL – ANEXO 5, ITENS 7.1, 7.3 E 13

O item 7.1 do Anexo 5 do Edital estabelece o patrimônio líquido mínimo exigido da Proponente, "observadas as regras específicas dos itens 8.2 e 8.3 abaixo para entidades abertas ou fechadas de previdência complementar e fundos de investimento, respectivamente". Por sua vez, o item 7.3 do mesmo Anexo prevê que: "Para fundos de investimento em participações, o patamar exigido no item 8.1 para fins de qualificação econômico-financeira poderá ser comprovado por:

I. patrimônio líquido do fundo de investimento, apurado em seu balanço patrimonial ou apontado no último Informe Quadrimestral encaminhado à Comissão de Valores Mobiliários; II. valor total do capital subscrito do fundo de investimento, apontado no último Informe Quadrimestral encaminhado à Comissão de Valores Mobiliários; ou III. comprovação de compromissos de investimento firmados após o encaminhamento à Comissão de Valores Mobiliários do último Informe Quadrimestral." Ocorre que os itens 8.1, 8.2 e 8.3 do Anexo 5 tratam da regularidade fiscal, social e trabalhista. As regras específicas de qualificação econômico-financeira de entidades de previdência complementar e de fundos de investimento estão nos itens 7.2 e 7.3, e o patrimônio líquido mínimo está no item 7.1. Diante disso, entendemos que: (i) as remissões aos itens 8.2 e 8.3, constantes do item 7.1, e ao item 8.1, constante do item 7.3, devem ser lidas, respectivamente, como remissões aos itens 7.2, 7.3 e 7.1 do Anexo 5; (ii) o fundo de investimento em participações poderá comprovar o patrimônio líquido mínimo do item 7.1 por qualquer um dos critérios alternativos previstos nos incisos I, II ou III do item 7.3; e (iii) no caso de Consórcio integrado por fundo de investimento em participações, o patrimônio líquido desse consorciado, para fins do cálculo previsto no item 13 do Anexo 5, poderá ser apurado por qualquer desses mesmos critérios. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

Sim, os entendimentos estão corretos.

16. REGULARIDADE FISCAL E TRABALHISTA — EDITAL – ANEXO 5, TABELA VI, ITENS B, E E G, E TABELA VIII, ITEM A

Os itens B e E da Tabela VI do Anexo 5 do Edital, relativos ao certificado de regularidade perante o FGTS e à Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas, estabelecem que, "No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador". Os fundos de investimento não mantêm empregados diretos, contando apenas com prestadores de serviços especializados, com os quais não guardam vínculo empregatício. O Edital, contudo, não traz previsão equivalente para a "Declaração de cumprimento das exigências de reserva de cargos para pessoa com deficiência e para reabilitado da Previdência Social" (item G da Tabela VI) e para a "Declaração de compromisso de cumprimento do disposto no artigo 7º, inciso XXXIII, da Constituição Federal" (item A da Tabela VIII, conforme modelo do Anexo 7). Nesse sentido, entendemos que, por coerência com os itens B e E da Tabela VI, as declarações referidas no item G da Tabela VI e no item A da Tabela VIII poderão ser apresentadas pelo fundo de investimento por meio de seu administrador e com referência a este, uma vez que o fundo não possui empregados próprios. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

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 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.

17. PRAZO DE COMPROVAÇÃO DA HABILITAÇÃO — EDITAL – ANEXO 22, EVENTO 19, E ITEM 17.3

O evento 19 do Anexo 22 do Edital (Cronograma do Leilão) prevê a "Comprovação de atendimento, pela Proponente vencedora, das condições prévias à assinatura do Contrato de Concessão, conforme indicado no subitem 16.3 do Edital". O item 16.3 do Edital, contudo, trata da divulgação do resultado do julgamento dos recursos administrativos, enquanto as condições prévias à assinatura do Contrato estão disciplinadas no item 17.3. Entendemos, portanto, que se trata de erro material e que a remissão ao subitem 16.3 constante do evento 19 do Anexo 22 deve ser lida como remissão ao item 17.3 do Edital. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

18. CONTA DE AJUSTE — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULAS 1.1.1. "XIX" E 8.1.8

Em referência ao item 1.1.1. "xix", o termo "Conta de Ajuste" 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, permitida a sua utilização no âmbito do Ajuste Final de Resultados e de reequilíbrios econômico-financeiros, na forma deste Contrato." Com isso, verifica-se que a finalidade da Conta de Ajuste também incorporará o recebimento de "aportes de terceiros". Nesse âmbito, conforme estabelece a cláusula 8.1.8.iii, a Conta de Ajuste 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, entendemos que 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. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento no âmbito do projeto Rota dos Sertões, aduzindo que "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." (Item nº 4, Protocolo nº 50505.030159/2026-93, Ata de Resposta aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital nº 01/2026).

RESPOSTA:

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 deverão ser realizados por meio da Conta de Ajuste.

19. TRECHOS DA FASE DE CONVIVÊNCIA — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 1.1.1, DEFINIÇÃO (XLIII), E CLÁUSULAS 4.2.1 E 41.1.1

A definição (xliii) do Contrato remete aos "trechos descritos no PER" para a Fase de Convivência A, mas o PER (Volumes I e II) não descreve esses trechos. Solicita-se: (i) indicar os trechos a que se refere a definição (xliii); (ii) disponibilizar a relação preliminar dos bens a serem arrolados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (edificações, BSOs, CCO, praças de pedágio, postos de pesagem, equipamentos e sistemas de ITS – CFTV, PMV, SAT, DAI, radares/controladores de velocidade e estações meteorológicas –, rede de fibra óptica e de transmissão de dados, sistemas de radiocomunicação e telefonia, iluminação, balanças, viaturas e demais equipamentos), com o respectivo estado de conservação e as quantidades de cada bem; e (iii) confirmar que não haverá sucessão, pela Concessionária, de contratos de trabalho, contratos com fornecedores ou passivos da Operadora Anterior.

RESPOSTA:

O texto do item (xliii) das definições do Contrato registra: "Fase de Convivência A: período em que a SPE acompanhará a operação da parte do Sistema Rodoviário administrado pelo Poder Concedente ou pela Operadora Anterior, nos trechos descritos no PER, e implementará o Plano de Transição Operacional, conforme previsto no Anexo 7".

No Anexo 7 está descrito o Plano de Transição Operacional e, embora o PER não contemple o detalhamento desses segmentos, esclarece-se que o escopo se refere à totalidade do Sistema Rodoviário atualmente administrado pelo Poder Concedente.

Os procedimentos atinentes à transição entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), atual responsável pela administração do Sistema Rodoviário, e a futura concessionária estão definidos no Anexo 7 da

minuta do Contrato de Concessão. A subcláusula 4.2.1 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 Diário Oficial da União (DOU).

Todas as informações disponíveis aos licitantes podem ser consultadas na página oficial do processo licitatório da ANTT. Esclarece-se que, sem prejuízo de eventual publicação da listagem de bens reversíveis da concessão, as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT, e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos para considerá-los na elaboração da proposta técnica e comercial.

Cabe aos licitantes, a realização de análise direta e independente das condições atuais do Sistema Rodoviário, bem como de todos os dados, levantamentos e informações disponíveis sobre a exploração da Concessão.

Em síntese: Item (i): Conforme explicitado, os trechos a que se refere a definição englobam a integralidade do Sistema Rodoviário objeto desta Concessão que esteja sob operação atual do Poder Concedente.

Item (ii): A relação com o inventário e quantitativos dos bens, tais como edificações, BSOs, CCO, praças de pedágio, postos de pesagem, sistemas de ITS, fibra óptica, radiocomunicação, iluminação, balanças e viaturas, constarão no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.

Item (iii): Registra-se que não haverá sucessão automática, por parte da nova Concessionária, de contratos de trabalho, contratos com fornecedores ou quaisquer passivos de responsabilidade do Poder Concedente, respondendo cada parte por suas respectivas obrigações legais e contratuais vigentes até a data de transferência.

20. TERMO DE ARROLAMENTO E TRANSFERÊNCIA — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 4.2.1 E ANEXO 1

O Termo de Arrolamento e Transferência de Bens deverá ser firmado em até 1 (um) mês contado da publicação do extrato do Contrato no DOU. Solicita-se informar se existe inventário atual dos ativos de ITS e telecomunicações (CFTV, PMV, radares, contadores, estações meteorológicas, fibra óptica, rádio, call boxes, CCO) que integrará o Termo e, em caso afirmativo, disponibilizá-lo com localização (rodovia, km, sentido), fabricante, modelo, ano de instalação e estado de funcionamento, preferencialmente em arquivo de origem (planilha ou cadastro georreferenciado), no data room ou em anexo à resposta.

RESPOSTA:

O cadastro mais recente dos bens e ativos existentes no trecho corresponde ao levantamento realizado por ocasião do encerramento da concessão da ViaBahia, em maio de 2025, constante do Processo nº 50500.171408/2024-88. Esse cadastro possui caráter meramente informativo e não corresponderá necessariamente ao inventário que integrará o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.

Nos termos do art. 18 da Portaria MINFRA nº 929/2022, compete ao DNIT elaborar e atualizar o levantamento dos bens públicos rodoviários a serem transferidos à futura Concessionária, cabendo à ANTT anexar ao Edital o levantamento disponibilizado pelo DNIT. As informações sobre os ativos de ITS e telecomunicações disponibilizadas aos licitantes serão as constantes desse levantamento, e eventuais alterações nesses ativos deverão ser refletidas nas suas atualizações, no âmbito dos procedimentos de elaboração do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, a ser formalizado entre a ANTT, o DNIT e a Concessionária.

Ressalta-se que o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens poderá ser revisado para contemplar correções, complementações e bens identificados após a transferência. Sem prejuízo das informações disponibilizadas, as Proponentes deverão realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, salientando-se que os estudos e dados fornecidos pelo Poder Concedente possuem caráter meramente referencial e não vinculativo.

21. RELATÓRIOS DE MONITORAÇÃO E PASSIVOS — MINUTA DO CONTRATO – SUBCLÁUSULAS 4.2.1 E 22.6.5(V); PER VOLUME I – ITENS 4.4.5 E 4.4.6

Não foram identificados, no material disponibilizado, os seguintes documentos: - Relatório de monitoração de taludes (v. também pedidos nº 51 e 97); - Cadastro de ocupações da faixa de domínio (v. também pedido nº 43); - Histórico de arrecadação; - Histórico de acidentes; - Inventário de bens reversíveis com sua condição atual (v. também pedidos nº 19, 20 e 52); - Relação de passivos judiciais ou regulatórios. Solicita-se à ANTT a disponibilização dos referidos documentos.

RESPOSTA:

Em atenção ao pedido de esclarecimento formulado, informa-se o que segue:

1. Em relação aos documentos enumerados, esclarece-se que, conforme estabelece a subcláusula 4.2.1 da minuta contratual, o Sistema Rodoviário e os Bens da Concessão serão formalmente listados e transferidos à Concessionária mediante a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, ato que deverá ocorrer em até 1 (um) mês após a publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial da União (DOU). Cabe realçar que é de responsabilidade dos licitantes a realização de análise direta das condições atuais de exploração da concessão, bem como o levantamento de todos os dados necessários para subsidiar a elaboração de sua proposta técnica e comercial.

2. No intuito de colaborar na análise, para utilização no que couber, apresenta-se a localização da documentação assentada relativa à Concessionária anterior ViaBahia (Contratos Encerrados), disponível para acesso público no endereço eletrônico da ANTT:

a. Relatório de monitoração de taludes: As informações estão disponíveis no Processo SEI nº 50500.001133/2025-05 (Documentos SEI nº 28867994, nº 28868004, nº 28868012 e nº 28868018).

b. Cadastro de ocupações da faixa de domínio: As informações estão disponíveis nos Processos SEI nº 50500.002037/2025-76 e nº 50500.002074/2025-84. c. Histórico de arrecadação: Disponível para consulta na página de Relatórios Financeiros. (Link)

d. Histórico de acidentes: Disponível em dados abertos da ANTT (Link) - Demonstrativos de Acidentes - VIABAHIA.

e. Inventário de bens reversíveis com sua condição atual: Conforme esclarecido anteriormente, a relação formal dos bens e o registro de suas condições serão consolidados na assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, cabendo às proponentes a vistoria e o levantamento próprio em campo para a elaboração de suas propostas.

f. Relação de passivos judiciais ou regulatórios: Registra-se que não haverá sucessão automática, por parte da nova Concessionária, de contratos de trabalho, contratos com fornecedores ou quaisquer passivos de responsabilidade do Poder Concedente, respondendo cada parte por suas respectivas obrigações legais e contratuais vigentes até a data de transferência.

22. REVISÃO DO TERMO DE ARROLAMENTO — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULAS 4.2.1(I)(B) E 4.2.5

Nos termos das subcláusulas 4.2.1(i)(b) e 4.2.5 do Contrato, o Termo de Arrolamento poderá ser revisado em até 1 (um) ano, e os bens não arrolados deverão ser apresentados à ANTT. Solicita-se esclarecer se os equipamentos de ITS encontrados inoperantes ou não arrolados após a assunção terão tratamento específico na revisão do Termo, ou se a sua recuperação será de responsabilidade integral da Concessionária.

RESPOSTA:

Inicialmente, destaca-se que a assunção do trecho rodoviário pela Concessionária não se limita aos bens listados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (TATB) e deve abranger todo o Sistema Rodoviário a ser concedido, anteriormente sob a circunscrição do Poder Concedente. O edital prevê o prazo de um ano contado da assunção para que a relação de bens arrolados possa ser revista e atualizada. Assim, os outros bens integrantes do Sistema Rodoviário e que não constem do TATB devem ser arrolados e apresentados pela Concessionária à ANTT assim que identificados, para fins de regularização e inserção no rol de Bens da Concessão.

Nos termos do § 3º do art. 13 do Regulamento de Concessões Rodoviárias (RCR 2), a concessionária recebe os bens da concessão na natureza e condições em que se encontram, assumindo, a partir da Data de Assunção, a

responsabilidade por sua posse, guarda, manutenção, vigilância e plena operacionalização, o que compõe o escopo global de suas atribuições.

Desse modo, a eventual identificação de equipamentos de ITS inoperantes após a assunção não enseja, por si só, tratamento específico no âmbito da revisão do Termo de Arrolamento, uma vez que a condição operacional dos ativos existentes é assumida pela concessionária quando da transferência dos bens. Por outro lado, caso sejam identificados equipamentos ou ativos que integrem o sistema rodoviário concedido e que não tenham sido contemplados no arrolamento original, tais itens deverão ser informados à ANTT para avaliação, formalmente integrados ao patrimônio concedido por meio do processo de revisão e eventual atualização do TATB dentro do prazo regulamentar, nos termos do art. 13, § 4º, inciso II, do RCR 2.

Outrossim, considerando que o DNIT participa da elaboração dos levantamentos patrimoniais que subsidiam o TATB e detém informações sobre a composição dos ativos anteriormente sob sua administração, a ANTT poderá, quando necessário, solicitar manifestação daquele órgão para esclarecimento de divergências ou inconsistências identificadas entre os bens existentes e os bens originalmente arrolados.

Dessa forma, a recuperação de equipamentos de ITS existentes e transferidos à concessionária segue a disciplina geral aplicável aos bens da concessão recebidos na condição em que se encontram, sem prejuízo da revisão do TATB para inclusão ou correção de bens que não tenham sido adequadamente identificados no arrolamento inicial, observadas as disposições contratuais e regulamentares aplicáveis.

23. CONDIÇÕES DOS BENS TRANSFERIDOS — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 4.2.2

A subcláusula 4.2.2 do Contrato estabelece que a Concessionária declara conhecer a natureza e as condições dos bens transferidos. Solicita-se esclarecer: (i) se há laudo ou vistoria recente sobre o estado de funcionamento desses equipamentos; e (ii) se será permitida visita técnica às instalações de ITS e ao CCO antes da entrega das propostas.

RESPOSTA:

Inicialmente, destaca-se que a assunção do trecho rodoviário pela Concessionária não se limita aos bens listados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (TATB) e deve abranger todo o Sistema Rodoviário a ser concedido, anteriormente sob a circunscrição do Poder Concedente.

Nos termos do § 3º do art. 13 do Regulamento de Concessões Rodoviárias (RCR 2), a concessionária recebe os bens da concessão na natureza e condições em que se encontram, assumindo, a partir da Data de Assunção, a responsabilidade por sua posse, guarda, manutenção, vigilância e plena operacionalização, o que compõe o escopo global de suas atribuições.

Desse modo, a verificação acerca da presença, quantidade e funcionalidade dos equipamentos de ITS, bem como da adequação do CCO deve ser realizada diretamente pelos interessados, sendo a visitação técnica permitida e incentivada. Por fim, para fins de agendamento, esclarece-se que o Sistema Rodoviário está sob administração do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

24. OBRAS EM EXECUÇÃO PELO DNIT — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULAS 4.2.3 E 4.2.4

Em relação às obras atualmente em execução ao longo do Sistema Rodoviário, destacamos que as Cláusulas 4.2.3 e 4.2.4 da Minuta do Contrato estabelecem o seguinte: "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. (i) Os trechos que estiverem nessa situação deverão constar do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens a ser firmado na Data da Assunção. 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." Considerando as obras

em andamento nos trechos do Sistema Rodoviário, e que, conforme as cláusulas acima, tais intervenções não ensejam recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, solicitamos os seguintes esclarecimentos: Quais são as obras atualmente contratadas para o Sistema Rodoviário? Quais são os prazos de início e término de cada uma dessas obras? Quais são os respectivos escopos contratuais e os valores envolvidos nas obras atualmente contratadas para o Sistema Rodoviário? Qual é o status de cada obra em relação ao cronograma de implantação? Há contratos do DNIT em vigor que incluam fornecimento, instalação ou manutenção de equipamentos de ITS ou de telecomunicações no trecho? Em caso positivo, quais são os respectivos escopos, quantitativos e prazos? É possível disponibilizar cópia dos contratos de obras no Sistema Rodoviário atualmente vigentes? Em caso positivo, favor disponibilizá-los. Ressaltamos que tais informações são fundamentais para a adequada elaboração das propostas econômicas pelas licitantes interessadas.

RESPOSTA:

Por meio do Comunicado Relevante nº 2, de 21 de setembro de 2026, foram disponibilizados no Data Room do certame documentos complementares encaminhados pelo Ministério dos Transportes, com informações do DNIT sobre contratos vigentes no Sistema Rodoviário.

Conforme as informações disponibilizadas, não foram identificadas obras de construção ou adequação de capacidade rodoviária em andamento nos trechos indicados. Os contratos ativos de manutenção rodoviária, com seus respectivos objetos, segmentos, prazos e informações financeiras, constam da documentação disponibilizada no Data Room.

Quanto a eventuais contratos de fornecimento, instalação ou manutenção de equipamentos de ITS e telecomunicações, a documentação disponibilizada não apresenta informações específicas e conclusivas a respeito. Os contratos e procedimentos licitatórios do DNIT poderão ser consultados diretamente junto ao órgão.

Por fim, o tratamento das obras do Poder Concedente deverá observar as disposições contratuais aplicáveis, inclusive as subcláusulas 4.2.3 e 4.2.4, e as condições específicas estabelecidas no Comunicado Relevante nº 2 para as intervenções nele identificadas. Ressalta-se que cabe às Proponentes avaliar as informações disponibilizadas e realizar os levantamentos necessários à elaboração de suas propostas, nos termos dos subitens 2.5 e 2.6 do Edital.

25. FIBRA ÓPTICA E REDES DE TERCEIROS — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 4.2.5

Considerando a possibilidade de existência de fibra óptica e de redes de terceiros na faixa de domínio, solicita-se informar se existem cabos ópticos, dutos ou redes de terceiros (operadoras, DNIT, Operadora Anterior) na faixa de domínio e se a Concessionária poderá utilizá-los, mediante cessão ou direito de uso.

RESPOSTA:

Informa-se que o Modelo Econômico-Financeiro (MEF) contemplou, como premissa referencial, a implantação de infraestrutura de fibra óptica em 100% da extensão do trecho rodoviário, tendo em vista que, na etapa de levantamento cadastral do EVTEA, não foi possível confirmar a existência, a localização ou as condições de utilização de eventuais redes de terceiros na faixa de domínio.

Ressalta-se, contudo, que o MEF possui caráter meramente referencial, cabendo à futura Concessionária avaliar as soluções técnicas mais adequadas, inclusive quanto ao eventual aproveitamento de infraestruturas existentes, desde que observadas as autorizações pertinentes e assegurado o atendimento integral aos parâmetros e às obrigações estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia (PER).

Outrossim, registra-se que os interessados são responsáveis pelo exame minucioso de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, além das condições atuais do Sistema Rodoviário, incluindo a presença e adequação de cabos ópticos, dutos ou redes de terceiros instalados na faixa de domínio e as condições para sua eventual utilização, cessão ou direito de uso, sendo, para tanto, a vistoria técnica permitida e incentivada.

Por fim, para fins de agendamento de vistorias técnicas, esclarece-se que o Sistema Rodoviário está atualmente sob administração do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

26. CADASTRO E TRANSFERÊNCIA DE BENS — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 4.2.6

Nos termos da Cláusula 4.2.6 da Minuta do 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. Considerando a necessidade de adequada precificação da proposta, solicitamos a confirmação dos seguintes entendimentos: (i) Entendemos que o plano de destinação de que trata a subcláusula 4.2.6 abrange exclusivamente os bens que integrem os Bens da Concessão, nos termos da subcláusula 4.1.1, isto é, aqueles arrolados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. Entendemos, portanto, que a cláusula 4.2.6 não alcança imóveis ou áreas que não tenham sido formalmente arrolados como Bens da Concessão, incluindo as áreas adjacentes aos bens da Concessão, independentemente de suas características. Está correto o entendimento? (ii) Tendo em vista que as áreas adjacentes à Faixa de Domínio não integram os Bens da Concessão, uma vez que não integram o Sistema Rodoviário, entendemos que a Concessionária poderá manifestar-se livremente sobre o interesse de manutenção ou devolução dessas áreas ao Poder Concedente, considerando, em ambos os casos, as situações abaixo descritas: (ii.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 todas as responsabilidades imediatamente; e (ii.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 entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer qual será o procedimento adotado.

RESPOSTA:

(i) O entendimento não está correto. Nos termos da subcláusula 4.1.1 da Minuta do Contrato, os Bens da Concessão compreendem não apenas aqueles transferidos à Concessionária e relacionados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, mas também o próprio Sistema Rodoviário e os bens vinculados à sua operação e manutenção que venham a ser adquiridos, arrendados ou locados ao longo da Concessão.

Adicionalmente, a subcláusula 4.2.5 estabelece que outros bens integrantes do Sistema Rodoviário que não constem do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens deverão ser arrolados e apresentados pela Concessionária à ANTT, assim que identificados, para fins de regularização e inclusão no rol de Bens da Concessão. O dispositivo também esclarece que a assunção do trecho rodoviário não se limita aos bens listados no referido termo, devendo abranger todo o Sistema Rodoviário concedido.

Por sua vez, a subcláusula 4.2.6 determina que o Plano de Destinação de Bens da Concessão inclua áreas adjacentes à rodovia que apresentem características de interesse histórico, turístico, arquitetônico ou cultural, prevendo sua restauração e manutenção, com preservação de suas características originais, ou manifestação de interesse em sua devolução ao Poder Concedente.

Dessa forma, a obrigação prevista na subcláusula 4.2.6 não pode ser interpretada como restrita exclusivamente aos bens já individualizados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. A incidência da obrigação deverá considerar o enquadramento das áreas nas disposições contratuais aplicáveis, inclusive quanto às características expressamente indicadas na referida subcláusula.

(ii) O entendimento não está correto. Embora a subcláusula 4.2.6 preveja a possibilidade de a Concessionária manifestar interesse na devolução de áreas adjacentes à rodovia, o dispositivo não estabelece que essa devolução produza efeitos automaticamente, nem determina que o Poder Concedente esteja obrigado a recebê-las de imediato e a assumir, sem outras providências, todas as responsabilidades a elas relacionadas.

A apresentação do Plano de Destinação deverá, portanto, observar os procedimentos e as condições aplicáveis à análise da destinação proposta, não decorrendo da mera manifestação de interesse da Concessionária a transferência automática das responsabilidades relativas às áreas.

(ii.i) Não se confirma o entendimento de que o Poder Concedente esteja obrigado a receber a área imediatamente e a assumir, de forma automática, todas as responsabilidades correspondentes. A subcláusula 4.2.6 prevê a possibilidade de manifestação de interesse na devolução, mas não disciplina expressamente os efeitos automáticos pretendidos pela solicitante.

(ii.ii) Também não se confirma o entendimento de que os custos de manutenção e operação das áreas adjacentes ensejem, necessariamente, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. A subcláusula 4.2.6 estabelece obrigações relativas à apresentação do Plano de Destinação, mas não prevê, por si só, mecanismo específico de reequilíbrio para os custos associados à manutenção ou à preservação das áreas nele contempladas.

Eventual pleito de recomposição deverá ser analisado à luz das obrigações contratuais efetivamente atribuídas à Concessionária, da alocação de riscos estabelecida no Contrato e da demonstração dos pressupostos necessários à aplicação dos mecanismos de recomposição nele previstos. A impossibilidade de quantificação antecipada de determinados custos, isoladamente, não assegura o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro.

27. LICENCIAMENTO AMBIENTAL E PROVIDÊNCIAS — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 5.1.2. E 5.1.3

Em referência às Cláusulas 5.1.2. e 5.1.3 da Minuta do 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. Os questionamentos específicos sobre a Licença de Operação IBAMA nº 882/2009 e a Licença de Instalação nº 1403/2021 constam dos pedidos nº 30 e 31.

RESPOSTA:

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 constam nos Estudos Ambientais - Produto 3_Relatório Socioambiental, e são meramente referenciais, conforme a cláusula 2.5.1 do Edital, não vinculando a ANTT perante as Proponentes ou a futura Concessionária. As informações relativas às licenças e autorizações ambientais são de domínio público, sendo disponibilizadas pelos órgãos ambientais competentes, cabendo aos interessados proceder aos seus próprios levantamentos, nos termos das cláusulas 2.5 e 2.6 do Edital.

28. CONDICIONANTES AMBIENTAIS EXISTENTES — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 5.1.3

De acordo com a cláusula 5.1.3 da Minuta do Contrato a concessionária deverá: "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". Dessa forma, para viabilizar a adequada análise do projeto, o mapeamento de riscos, o planejamento de custos e, consequentemente, a formulação das propostas pelos licitantes, é essencial o exame dos prazos de validade das licenças ambientais vigentes, bem como das obrigações e condicionantes atualmente existentes. Nesse contexto, entendemos que será disponibilizada a situação atual das licenças ambientais, dos Termos de Ajustamento de Conduta (TACs) e dos Termos de Acordo Judicial vigentes, que envolvam obrigações e condicionantes ambientais relacionadas ao trecho rodoviário objeto da Concessão. Favor confirmar se o entendimento está correto e disponibilizar respectivos documentos para análise, por gentileza. Caso os documentos já tenham sido disponibilizados, favor indicar a sua localização no data room do projeto.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Compete à Concessionária conduzir as atividades de licenciamento ambiental perante os órgãos competentes, sucedendo o operador anterior nos processos existentes e assumindo as condicionantes e obrigações deles decorrentes (subcláusulas 5.1.3 e 5.6.1). A relação das licenças e autorizações ambientais identificadas e disponibilizadas no âmbito da estruturação é apresentada de forma referencial e não vinculante, constando no Produto 3_Relatório Socioambiental. 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. 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.

29. RESPONSABILIDADE POR CONDICIONANTES AMBIENTAIS — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 5.1.3

Nos termos da Cláusula 5.1.3 da Minuta do 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 de R$ 147.157.303,06, para cumprimento das condicionantes de licenças ambientais. 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 Concessão nº 3/2026. 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.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Conforme a subcláusula 5.7.2, a recomposição corresponderá a 80% do valor efetivamente aplicado no cumprimento das condicionantes referidas na subcláusula 5.1.3 que exceder o montante previsto na subcláusula 5.7.1, observadas as atualizações contratuais e mediante prestação de contas aprovada pela ANTT. A recomposição será realizada por meio de Notificação de Reequilíbrio, com Recursos Vinculados,

na Revisão Ordinária subsequente à comprovação dos dispêndios, observadas as demais disposições da subcláusula 5.7. As despesas com assessoria jurídica, despesas cartoriais, taxas judiciais e honorários não ensejam reequilíbrio, conforme a subcláusula 5.7.1.2.

O referido montante abrange o cumprimento das condicionantes ambientais das licenças de obras transferidas, observado o disposto na subcláusula 5.6, mas não indistintamente todos os custos dessas obras, cujo tratamento observará as subcláusulas 4.2.3 e 4.2.4.

Quanto aos sítios arqueológicos, a subcláusula 5.1.3 contempla condicionantes já existentes ou que vierem a ser exigidas. A alocação do risco de identificação de achados arqueológicos deverá observar a subcláusula 22.6.2, inciso (iii), que atribui ao Poder Concedente o risco de identificação de achados arqueológicos não previstos no EVTEA ou não indicados como responsabilidade da Concessionária no Contrato. Assim, a data de reconhecimento pelo IPHAN, isoladamente, não determina essa alocação.

30. RENOVAÇÃO DA LICENÇA DE OPERAÇÃO — MINUTA DO CONTRATO – SUBCLÁUSULAS 5.2, 5.6.1 E 5.6.2

Com relação à Licença de Operação IBAMA nº 882/2009, solicita-se esclarecer a quem caberá requerer a sua segunda renovação, considerando que a titularidade da licença ainda não foi transferida ao DNIT, não obstante a emissão da Nota Informativa nº 28549709 e do Ofício nº 858 – 25626489. O questionamento justifica-se em razão do prazo para solicitação de renovação da Licença de Operação nº 882/2009, que atualmente se encontra sob a responsabilidade institucional do DNIT.

RESPOSTA:

A Licença de Operação nº 882/2009 encontra-se válida até março de 2027, como consta nos estudos socioambientais do presente EVTEA. A solicitação de renovação da LO deverá ser efetuada pela atual operadora do sistema rodoviário.

31. LICENÇA DE INSTALAÇÃO E TRANSFERÊNCIA — MINUTA DO CONTRATO – SUBCLÁUSULAS 5.6.2 E 5.6.5

Com relação à Licença de Instalação (LI) nº 1403/2021, solicita-se esclarecer se, com a transferência da titularidade à Concessionária, o processo de licenciamento das obras de ampliação de capacidade (incluindo todas as estruturas) deverá ser iniciado a partir da fase de licenciamento prévio ou se poderá ser aproveitada a fase de LI já concedida.

RESPOSTA:

A Licença de Instalação (LI) nº 1403/2021 já concedida refere-se às obras e serviços previstos quando da sua solicitação. Os estudos apresentados no presente edital se referem a um novo pacote de obras. Portanto, deverá ocorrer um novo processo de licenciamento.

Entende-se que a LI nº 1403/2021 poderá ser transferida para a nova concessionária, sendo necessária a realização de ajustes e complementações, de acordo com o novo projeto previsto e o entendimento do órgão ambiental.

No entanto, deverão ser cumpridas as determinações do órgão ambiental com relação à retificação da licença ou um novo licenciamento ambiental.

32. PROCESSOS DE DESAPROPRIAÇÃO — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 6.1

Com relação aos processos de desapropriação, considerando que o empreendimento possui Licença de Operação, entendemos que todos os processos de desapropriação e as respectivas indenizações foram concluídos. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

O entedimento não está correto. A obtenção e a manutenção da Licença de Operação (LO) atestam o atendimento aos requisitos ambientais vigentes para a operação do empreendimento. Contudo, não significam, necessariamente, a conclusão ou a quitação definitiva de 100% dos processos históricos de desapropriação, indenização ou regularização fundiária.

Conforme a subcláusula 6.1.1 da Minuta do Contrato, cabe à Concessionária promover as desapropriações e as servidões administrativas necessárias à execução e à conservação das obras e dos serviços previstos no PER. De acordo com a subcláusula 6.1.3, a promoção e a conclusão dos processos judiciais de desapropriação, servidão administrativa, limitação administrativa e ocupação provisória cabem exclusivamente à Concessionária. Esclarece-se que os valores despendidos observarão o compartilhamento de risco previsto na subcláusula 6.3.

33. ESTIMATIVA E SITUAÇÃO DAS DESAPROPRIAÇÕES — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 6.1

Embora o EVTEA apresente valor relacionado às desapropriações, entendemos que nenhum processo de desapropriação encontra-se judicializado. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

A Minuta do Contrato não contém previsão ou garantia quanto à inexistência de processos de desapropriação judicializados, cabendo à Concessionária atender ao disposto na Cláusula 6 da Minuta do Contrato.

Esclarece-se, ainda, que o montante aplicável às desapropriações para fins contratuais é aquele previsto na subcláusula 6.3.1 da Minuta do Contrato, sobre o qual incide o compartilhamento de risco. Nos termos da subcláusula 6.3.3, a Concessionária arcará com todos os custos decorrentes dos atos de desapropriação, sendo realizada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro correspondente a 80% (oitenta por cento) do valor efetivamente aplicado que exceder o montante previsto na subcláusula 6.3.1, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT.

34. INTERFERÊNCIAS DE INFRAESTRUTURA — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 8.1.8

Segundo as Cláusulas 8.1.8 (ii) e (iii) da Minuta do Contrato, é estabelecido que: "No caso de Interferências de infraestruturas que ocupam regularmente a faixa de domínio e que a remoção ou realocação pelo terceiro responsável não seja realizada em prazo compatível com a execução das obrigações de investimento constantes do PER, a Concessionária poderá, mediante autorização da ANTT, executar as obras de remoção ou realocação, fazendo jus ao reequilíbrio econômico-financeiro." "(...) 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.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. A subcláusula 8.1.8, inciso (iii), da Minuta do Contrato visa evitar que a Concessionária seja duplamente ressarcida. Assim, os recursos posteriormente ressarcidos pelo terceiro responsável pelas Interferências deverão ser depositados na Conta de Ajuste, nos termos do referido dispositivo.

35. CONSERVAÇÃO DE INTERFERÊNCIAS — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 8.1.9

A Cláusula 8.1.9 da Minuta do Contrato estabelece a responsabilidade da Concessionária pela manutenção e custos com consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos. Nesse sentido, entendemos que a Concessionária não será responsável pelos custos de manutenção e consumo de energia das estruturas de

iluminação pública que, embora cadastradas como interferências irregulares antes da assinatura do contrato, forem removidas e realocadas pela própria Concessionária. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer. O cadastro dos pontos de iluminação existentes e a titularidade das respectivas unidades consumidoras são objeto dos pedidos nº 63 e 64.

RESPOSTA:

A remoção ou realocação de estruturas de iluminação pública classificadas como interferências irregulares, nos termos da subcláusula 8.1.8 do Contrato, não implica, por si só, a transferência à Concessionária das responsabilidades por sua manutenção e pelo respectivo consumo de energia.

A definição dessas responsabilidades deverá observar a titularidade das instalações, sua destinação após a realocação e as obrigações estabelecidas na subcláusula 8.1.9 do Contrato e no item 3.1.8 do PER – Volume I.

Assim, as estruturas que permanecerem sob responsabilidade de terceiros e não integrarem os sistemas de iluminação abrangidos pelas obrigações da Concessão não estarão sujeitas aos encargos de manutenção da Concessionária, observadas as disposições específicas do PER quanto ao consumo de energia.

36. VERBA DO VERIFICADOR INDEPENDENTE — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 9.2

A subcláusula 9.2 da Minuta do Contrato trata do ressarcimento relativo ao Verificador, no montante de R$ 99.520.677,92. Entendemos que o referido montante corresponde ao valor total para os 30 (trinta) anos do Contrato e que, para fins de elaboração da Proposta Econômica, a Proponente deverá considerá-lo dividido em 30 (trinta) parcelas anuais, corrigidas pelo IRT. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. O montante relativo ao Verificador previsto na subcláusula 9.2 do Contrato é o valor total para os 30 anos da concessão. No entanto, a aplicação da verba do Verificador é variável, sendo projetada em proporção ao volume de investimentos (CAPEX), portanto, para elaboração da proposta econômica deve-se considerar o valor total na data-base de janeiro de 2026, que será atualizado pelo IRT anualmente, como consta na subcláusula 9.3 do Contrato.

37. CONTRATAÇÃO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 9.5.1.(I)

A Cláusula 9.5 da Minuta do Contrato estabelece que a contratação do Verificador Independente será realizada, em regra, pela Infra S.A.; contudo, na hipótese de impossibilidade de contratação pela Infra S.A., a Concessionária poderá assumir essa responsabilidade. Para a contratação pela Concessionária, a Cláusula 9.5.1 do Contrato de Concessão estabelece que deverá ser apresentada, pela Concessionária, uma lista tríplice de Verificadores Independentes, a ser submetida à análise da ANTT. Especificamente a alínea (i) da Cláusula 9.5.1 prevê que a ANTT poderá vetar os Verificadores indicados pela Concessionária através de decisão fundamentada, "tendo em vista o seu histórico de relacionamento com a Agência e potencial conflito de interesses". Entretanto, a redação da Cláusula fornece um caráter subjetivo à possibilidade de vedação, uma vez que não há critérios claros quanto ao referido "histórico de relacionamento com a Agência". Desta forma, entendemos que eventual decisão de vedação de contratação do Verificador Independente pela ANTT deverá ser fundamentada em critérios sólidos e bem fundamentados, não sendo aceita a mera fundamentação baseada em critérios subjetivos de relacionamento. O entendimento está correto? Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Conforme o disposto na subcláusula 9.5.1, alínea (i), a ANTT detém competência para vetar os Verificadores indicados pela Concessionária, mediante decisão fundamentada, considerando o histórico de relacionamento com a Agência e a existência de potencial conflito de interesses, com base no disposto no Contrato, no Regulamento sobre Concessões da Agência e nos princípios aplicáveis à Administração Pública.

38. ACESSO DA ANTT A DADOS CONTRATUAIS — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 16.3

A Cláusula 16.3 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. Ressalta-se que a ANTT esclareceu, em projetos recentes, que "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" (Edital nº 01/2026, esclarecimento nº 6 do Protocolo nº 50505.030159/2026-93). Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

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 pertinent es 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.

39. MONTANTE CONTRATUAL DE REFERÊNCIA — MINUTA DO CONTRATO – SUBCLÁUSULA 16.10.1

A subcláusula 16.10.1 da Minuta do Contrato prevê o montante de R$ 23.382.748,93. Entendemos que o referido montante deve ser considerado anualmente, totalizando aproximadamente R$ 701 milhões ao longo dos 30 (trinta) anos do Contrato. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. O montante previsto na subcláusula 16.10.1 da minuta do Contrato deverá ser considerado anualmente. Contudo, esse valor estará sujeito à atualização pelo Índice de Reajustamento Tarifário (IRT), razão pela qual o montante final não corresponderá ao valor nominal aproximado de R$ 701 milhões.

40. CONDIÇÕES PARA INÍCIO DA COBRANÇA — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 19.1.1

A Cláusula 19.1.1 do Contrato prevê que a cobrança de tarifa de pedágio somente poderá ter início após o cumprimento dos requisitos lá previstos. Entretanto, caso a Concessionária esteja impossibilitada de cumprir algum dos requisitos previstos por motivos alheios à sua vontade, desde que não tenha agido com culpa nem dado causa ao atraso, entendemos ser possível que, mediante autorização da ANTT, a Concessionária inicie a cobrança parcial da tarifa de pedágio. Do contrário, haveria responsabilização da Concessionária por risco que não lhe foi alocado e sobre o qual não possui qualquer ingerência. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Caso os requisitos estabelecidos na subcláusula 19.1.1 não possam ser cumpridos por materialização de riscos não alocados à Concessionária, os impactos financeiros deverão ser tratados na forma do contrato. Diante do caso concreto, a ANTT poderá autorizar o início da cobrança para evitar ou reduzir impactos no fluxo de caixa da concessão.

41. INÍCIO DA COBRANÇA E OBRAS DO PER — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULAS 19.1.1, 19.1.4 E 19.5.1; PER VOLUME II, TABELAS 56, 62 E 63

A subcláusula 19.1.1 da Minuta do Contrato condiciona o início da cobrança da Tarifa de Pedágio ao 5º (quinto) mês de Concessão e ao cumprimento cumulativo dos requisitos nela previstos: "A cobrança da Tarifa de Pedágio somente poderá ter início a partir do 5º (quinto) mês de Concessão, desde que sejam demonstrados pela Concessionária, cumulativamente: (...)" A subcláusula 19.1.4, por sua vez, vincula a expedição do Termo de Vistoria e do ato autorizativo a

cada Pedágio Eletrônico: "Atendidos os requisitos previstos, a ANTT expedirá o Termo de Vistoria e o ato autorizativo em até 30 (trinta) dias contados da apresentação do pleito de abertura de cada Pedágio Eletrônico, desde que cumpridas todas as exigências necessárias pela Concessionária." Quanto à Livre Passagem, a subcláusula 19.5.1 determina que sua implantação "deverá ser realizada nas localizações e prazos indicados no PER". No PER Volume II, a Tabela 56 (Cronograma de Implantação Operacional) assinala o Sistema Free-Flow (item 3.4.5.2) na coluna de 6 (seis) meses e as Praças de Pedágio (item 3.4.5.1) com a marcação "R" (Demolição de Edificações e/ou Remoção de Equipamentos) na coluna de 36 (trinta e seis) meses. As Tabelas 62 e 63 do mesmo Volume indicam, respectivamente, a situação "Demolir" para as 7 (sete) praças de pedágio existentes e a situação "Implantar", no 1º Ano de Concessão, para os 12 (doze) pórticos Free Flow. Verifica-se, assim, que a cobrança poderá ter início a partir do 5º (quinto) mês de Concessão, ao passo que o cronograma do PER prevê a implantação do Sistema Free-Flow na coluna de 6 (seis) meses e a demolição das praças existentes na coluna de 36 (trinta e seis) meses. Diante disso, solicita-se esclarecer: (i) se, atendidos os requisitos da subcláusula 19.1.1, a cobrança da Tarifa de Pedágio poderá ter início nas praças de pedágio existentes enquanto não implantados os respectivos pórticos de Livre Passagem; e (ii) em caso positivo, qual Tarifa de Pedágio e qual regra de cálculo serão aplicadas em cada praça existente até a abertura do Pedágio Eletrônico correspondente; em caso negativo, se o início da cobrança dependerá da abertura de cada Pedágio Eletrônico, nos termos da subcláusula 19.1.4. O prazo-limite para a demolição das praças de pedágio existentes e o aproveitamento de suas estruturas pelos pórticos de Livre Passagem são objeto, respectivamente, dos pedidos nº 99 e 100.

RESPOSTA:

(i) Não. As Tarifas de Pedágio são calculadas para cada Pedágio Eletrônico (subcláusula 1.1.1, (cvi), da minuta do Contrato), cujos Trechos de Cobertura constam do Anexo 13, e a subcláusula 19.1.4 vincula a expedição do Termo de Vistoria e do ato autorizativo ao pleito de abertura de cada Pedágio Eletrônico. As praças de pedágio existentes, com situação "Demolir" na Tabela 62 do PER Volume II, não serão utilizadas para a cobrança da Tarifa de Pedágio.

(ii) Prejudicada a primeira parte. Sim, o início da cobrança em cada Pedágio Eletrônico dependerá da sua abertura, mediante a expedição do respectivo Termo de Vistoria e ato autorizativo (subcláusula 19.1.4), iniciando-se a cobrança 10 (dez) dias após essa expedição (subcláusula 19.1.5), observados o 5º mês de Concessão como termo inicial e o atendimento cumulativo dos requisitos da subcláusula 19.1.1, cuja solicitação não admite fracionamento (subcláusula 19.1.2.1). O Sistema Free-Flow deverá estar implantado em até 6 (seis) meses, conforme a Tabela 56 do PER Volume II, prazo compatível com a implantação dos pórticos no 1º Ano de Concessão indicada na Tabela 63.

42. CONCLUSÃO DE OBRAS E TARIFAS — MINUTA DO CONTRATO – SUBCLÁUSULAS 19.4.5 E 19.6.5

A subcláusula 19.4.5 da Minuta do Contrato estabelece que, no caso de conclusão das obras listadas na tabela nela prevista e do conjunto das demais obras de melhorias previstas no PER, a Reclassificação Tarifária implicará, "por uma única vez para cada entrega", os incrementos discriminados na referida tabela, aplicáveis a todos os Pedágios Eletrônicos, de acordo com a fórmula prevista na subcláusula 19.6.5. Para as "Demais obras de melhorias", a tabela fixa o Fator de Reclassificação Tarifária (FRT) em 5% (cinco por cento). Entendemos que: (i) o FRT de 5% (cinco por cento) relativo às demais obras de melhorias será aplicado uma única vez, a partir do 9º (nono) ano da Concessão, após a conclusão de todas as obras de ampliação de capacidade; e (ii) esse incremento é aplicável a todos os Trechos Homogêneos. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

Não, os entendimentos não estão corretos. Esclarece-se:

(i) O 9º Ano de Concessão não constitui marco automático para a aplicação do FRT de 5%. O incremento será aplicado uma única vez, após a conclusão do conjunto das demais obras de melhorias previstas no PER, que poderá ocorrer em momento distinto do referido ano, sem prejuízo das demais disposições contratuais aplicáveis no caso de eventual antecipação ou atraso no cumprimento da obrigação. Deverá ser observada, ainda, a sistemática de autorização e recebimento estabelecida na subcláusula 19.4.6.

(ii) Conforme a subcláusula 19.4.5, o FRT de 5% será aplicado a todos os Pedágios Eletrônicos, de acordo com a fórmula prevista na subcláusula 19.6.5.

43. OCUPAÇÕES DA FAIXA DE DOMÍNIO — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULAS 20.1, 20.4 E DEFINIÇÃO (XCV); PER VOLUME I – ITEM 4.4.6

O Contrato e o PER não informam se há contratos, convênios, autorizações ou permissões de uso da faixa de domínio vigentes no Sistema Rodoviário (ocupações por concessionárias de energia, saneamento, telecomunicações e dutos, publicidade, acessos comerciais e outros), nem se serão transferidos à Concessionária, embora o item 4.4.6 do PER Volume I exija o cadastro das autorizações de uso e ocupação da faixa de domínio. Solicita-se: (i) disponibilizar a relação dos instrumentos vigentes, com titular, objeto, localização, vigência e valores cobrados (R$/ano); (ii) informar se esses instrumentos serão transferidos à Concessionária na Data da Assunção e se as respectivas receitas passarão a constituir Receitas Extraordinárias da Concessionária; (iii) informar quais ocupações por entidades prestadoras de serviços públicos são isentas de cobrança, nos termos da subcláusula 20.4; e (iv) esclarecer se a receita acessória adotada no Modelo Econômico-Financeiro de referência (1,5% da receita tarifária) considera receitas de instrumentos já existentes.

RESPOSTA:

Conforme 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. Esclare-se que, no site da ANTT, é disponibilizado o Termo de Arrolamento e Reversão de Bens referente ao Contrato 001/2008. Informações adicionais poderão ser obtidas junto ao DNIT, atual operador do sistema rodoviário.

A modelagem adotada no projeto para Receita Acessória seguiu a padronização da 5ª etapa do PROCROFE.

44. TABELA DE PENALIDADES — MINUTA DO CONTRATO – SUBCLÁUSULA 21.3

A subcláusula 21.3 da Minuta do Contrato estabelece tabela de penalidades com as colunas "Unidade", "Valor Inicial", "Valor Máximo" e "Mora diária". Entendemos que o "Valor Máximo" indicado na referida tabela é unitário, aplicável a cada unidade de inconformidade, e não corresponde ao valor máximo global da respectiva penalidade. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

Sim. O "Valor Máximo" aplica-se a cada unidade de inconformidade, nos termos da subcláusula 21.3.4 da minuta do Contrato.

45. CRITÉRIOS PARA APLICAÇÃO DE PENALIDADES — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 21.4

Nos termos da Cláusula 21.4 da Minuta do Contrato, para fins de aplicação das penalidades contratualmente previstas, a contagem da mora iniciará a partir da data em que a Concessionária tiver ciência da inconformidade contratual. Nesse sentido entendemos que a contagem da mora iniciar-se-á partir da data de recebimento da primeira notificação formal da ANTT, na forma prevista na cláusula 16.6 da minuta do Contrato, que dê à Concessionária o conhecimento inequívoco da irregularidade apontada pelo Poder Concedente. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Em regra, para inconformidades operacionais ou de conservação apuradas no âmbito das ações de fiscalização da ANTT, a ciência da Concessionária se dá a partir do recebimento da notificação formal expedida pelo Poder Concedente. Todavia, nos casos de obrigações com prazo de cumprimento certo e determinado fixado no Contrato ou no PER (a exemplo dos prazos para conclusão de obras obrigatórias), o termo inicial da mora para fins de incidência de penalidade moratória ocorre no dia seguinte ao término do prazo contratual

preestabelecido, independentemente de prévia notificação formal, nos termos do art. 64, § 6º, I, da Resolução ANTT nº 6.053/2024 (RCR 4).

46. RISCO DE EVASÃO TARIFÁRIA — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 22.2.4; ANEXO 12, ITENS 2.5, 2.6, 4.2 E 4.3

A subcláusula 22.2.4 da Minuta do Contrato prevê o compartilhamento da perda de Receita Tarifária decorrente de evasão ou de não pagamento da Tarifa de Pedágio no Sistema de Livre Passagem, cabendo 10% (dez por cento) à Concessionária e 90% (noventa por cento) ao Poder Concedente. Os itens 4.2 e 4.3 do Anexo 12 do Contrato condicionam essa alocação de risco à comprovação das notificações: "4.2. Para a assunção dos riscos de evasão pelo Poder Concedente, a Concessionária deve comprovar a efetivação das notificações previstas neste Contrato e no regulamento da ANTT." "4.3. A comprovação das medidas indicadas na subcláusula anterior, nos termos do regulamento, constitui condição indispensável para que o inadimplemento seja caracterizado como risco assumido pelo Poder Concedente. Para tanto, a Concessionária deverá manter, pelo prazo mínimo de 5 (cinco) anos, registros auditáveis e devidamente documentados de todas as tentativas de notificação e cobrança efetuadas." O item 2.5 do mesmo Anexo exige o envio, aos usuários que não realizarem o Pagamento Automático, de "pelo menos duas notificações eletrônicas por e-mail e por SMS (Serviço de Mensagens Curtas)", e o item 2.6 dispensa essa obrigação "quando os dados dos usuários necessários às notificações não estiverem disponíveis". Diante disso, entendemos que: (i) a "efetivação das notificações" exigida pelo item 4.2 do Anexo 12 será comprovada por meio dos registros auditáveis das tentativas de notificação e cobrança previstos no item 4.3, sem necessidade de demonstrar o efetivo recebimento da notificação pelo usuário; e (ii) nas hipóteses do item 2.6 do Anexo 12, a ausência de notificações eletrônicas, por indisponibilidade dos dados do usuário, não impedirá que a evasão seja tratada como risco compartilhado nos termos da subcláusula 22.2.4. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer quais documentos serão aceitos para essa comprovação e qual regulamento da ANTT será aplicável.

RESPOSTA:

(i) Sim. Exige-se a comprovação do envio das notificações, por meio dos registros auditáveis previstos no item 4.3 do Anexo 12 da minuta do Contrato, e não do seu recebimento pelo usuário, nos termos do art. 63-H, I, "b", e parágrafo único, da Resolução ANTT nº 6.032/2023 (RCR 3), com redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026.

(ii) Sim, desde que cumpridas as outras condicionantes.

47. ALTERAÇÃO DE NORMAS E RISCOS — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 22.3.1.(VIII)

Segundo a cláusula 22.3.1 (viii) da Minuta do Contrato, a futura Concessionária ficará responsável por qualquer alteração nos custos dos insumos requeridos para a realização das obras e serviços especificados no PER, o que inclui mudanças nos impostos e contribuições aplicáveis a esses insumos, observados os termos e limites definidos no Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, conforme estabelecido no Anexo 15. O Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumos, previsto no Anexo 15 do Contrato, será aplicável, até o limite de 30% da Receita Tarifária. A futura Concessionária poderá, por outro lado, em até 24 meses contados da Data de Assunção, informar seu interesse em ativar o referido mecanismo, definindo o percentual escolhido, até o limite de 30% da receita. Ainda, como condição para aplicação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo em favor da futura Concessionária, esta deverá ter concluído ao menos 90% das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER até o momento da sua aferição, nos termos do item 2.5 do Anexo 15. Entende-se que a condição prevista no item 2.5 do Anexo 15 deve ser entendida de forma proporcional, ou seja, que o Mecanismo poderá ser aplicado em favor da Concessionária se esta tiver concluído ao menos 90% das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER, no montante estabelecido no cronograma de obras e investimentos até aquela data. Ainda, entende-se que, caso haja aumento no custo de insumos decorrente de obrigações não previstas originalmente no Contrato e no PER, o valor de eventual desequilíbrio econômico-financeiro será calculado via Fluxo de Caixa Marginal, nos termos do art. 84 do RCR 3. Favor confirmar se nossos entendimentos estão corretos. Em caso negativo, favor esclarecer. Ressalta-se que

a ANTT confirmou o entendimento no âmbito do projeto Rota Sertaneja, aduzindo que "Sim, o entendimento está correto, a Concessionária deverá ter concluído ao menos 90% (noventa por cento) das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER até o momento da sua aferição. Quanto à inclusão de obrigações não previstas no PER, os investimentos necessários serão calculados por meio do fluxo de caixa marginal." (Item nº 32, Protocolo nº 50505.050410/2025-55, Ata de Resposta aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital nº 04/2025).

RESPOSTA:

O entendimento está correto, a Concessionária deverá ter concluído ao menos 90% (noventa por cento) das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER até o momento da sua aferição. Quanto à inclusão de obrigações não previstas no PER, os investimentos necessários serão calculados por meio do fluxo de caixa marginal.

48. PRAZOS EM EVENTOS CLIMÁTICOS EXTREMOS — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 22.5.1(II)(C). PER VOLUME I – ITEM 3.4.12

Em eventos climáticos extremos ou com situação de emergência decretada, solicita-se esclarecer: (i) se os prazos da Frente de Conservação e os parâmetros de pavimento, drenagem e terraplenos ficam expurgados durante o evento e por prazo razoável de mobilização, a exemplo do previsto para equipamentos no item 3.4.12 do PER Volume I; e (ii) se os segmentos afetados ficam excluídos da apuração de penalidades e Desconto de Reequilíbrio até sua recomposição.

RESPOSTA:

Esclarece-se que a ocorrência de eventos climáticos extremos ou a decretação de situação de emergência não implica a suspensão automática dos prazos e dos Parâmetros de Desempenho relativos à conservação, ao pavimento, à drenagem e aos terraplenos. Os expurgos previstos no item 3.4.12 do PER – Volume I aplicam-se especificamente à disponibilidade de equipamentos e sistemas, não sendo automaticamente extensíveis às demais obrigações contratuais.

Da mesma forma, os segmentos afetados não ficam automaticamente excluídos da apuração de penalidades ou do Desconto de Reequilíbrio. Eventuais impactos decorrentes de caso fortuito ou força maior deverão ser avaliados pela ANTT, mediante comprovação do evento, do nexo causal e de seus efeitos sobre o cumprimento das obrigações, observadas a matriz de riscos e as disposições contratuais aplicáveis, inclusive as subcláusulas 22.6.5 e 22.6.6, quando pertinentes.

Permanecem exigíveis as medidas emergenciais necessárias à segurança dos usuários, à mitigação dos danos e ao restabelecimento das condições adequadas de operação do Sistema Rodoviário.

49. ALOCAÇÃO DE RISCOS CONTRATUAIS — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 22.6.1

A subcláusula 22.6.1 do Contrato estabelece 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: (...)". A alínea (i) da subcláusula 22.6.1 atribui à Concessionária todos os passivos ambientais situados dentro do Sistema Rodoviário, inclusive os anteriores à Concessão, enquanto a alínea (ii) da subcláusula 22.6.2 reserva ao Poder Concedente apenas os passivos externos. A aba CAPEX do Modelo Econômico-Financeiro (MEF) de referência orça a Recuperação de Passivos Ambientais em R$ 21.781.522,46, e o Produto 2 remete o cadastro dos passivos ambientais ao Produto 3. Não foi identificada, no material disponibilizado, a memória com o valor de cada um dos Cadastros dos Passivos Ambientais. Solicita-se esclarecer se esse material foi disponibilizado e, em caso positivo, indicar sua localização. Em caso negativo, solicita-se a sua disponibilização pela ANTT. O compartilhamento dos riscos relativos às condicionantes ambientais é objeto do pedido nº 50.

RESPOSTA:

As informações sobre o Cadastros dos Passivos Ambientais serão disponibilizadas no site da ANTT, dentro dos Estudos de Viabilidade do Processo de Licitação.

Os valores de recuperação dos passivos encontram-se discrimanados no MEF, aba "1.1 custo serviço pass.amb.". Esclare-se que o MEF e os estudos disponibilizados possuem caráter meramente referencial e não vinculativo, nos termos

do item 2.5.1 do Edital, tendo sido obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão e não gerando obrigação ou responsabilidade ao Poder Concedente perante as Proponentes ou a futura Concessionária.

50. COMPARTILHAMENTO DE CUSTOS E RISCOS — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULAS 22.6.3 E 5.7.1

A subcláusula 22.6.3 da Minuta do Contrato estabelece um compartilhamento dos riscos associados à variação nos custos e investimentos para cumprir as condicionantes das licenças, permissões e autorizações da Concessão, de forma que a Concessionária assumirá 20% (vinte por cento) dos dispêndios que extrapolarem o valor limite estabelecido na subcláusula 5.7.1, enquanto o Poder Concedente será responsável por 80% (oitenta por cento) do excedente. Entendemos que, na hipótese de atrasos decorrentes de alterações de projeto propostas ou determinadas pela ANTT, ou de qualquer outro evento ao qual a Concessionária não tenha dado causa: (i) a Concessionária não será responsabilizada; (ii) os custos adicionais não serão objeto de compartilhamento; e (iii) todos os custos, nessa hipótese, serão de responsabilidade do Poder Concedente. O entendimento está correto? Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto, sendo as hipóteses cabíveis apenas para os casos em que a alteração seja enquadrada como Fato da Administração, forma da subcláusula 22.5.2 (iii).

51. ACIDENTES GEOTÉCNICOS EXTRAORDINÁRIOS — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 22.6.5

A subcláusula 22.6.5 do Contrato estabelece que "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: (...) (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." Não foram identificados, no material disponibilizado, os relatórios de monitoração de terraplenos e estruturas de contenção referidos no inciso (v) da subcláusula 22.6.5 do Contrato. Solicita-se esclarecer se esse material foi disponibilizado e, em caso positivo, indicar sua localização. Em caso negativo, solicita-se a sua disponibilização pela ANTT.

RESPOSTA:

Esclarece-se que os relatórios de monitoração de terraplenos e estruturas de contenção mencionados no inciso (v) da subcláusula 22.6.5 do Contrato encontram-se disponíveis para consulta pública no sítio eletrônico da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), não sendo necessária sua disponibilização adicional.

Dessa forma, os documentos podem ser consultados diretamente no portal da Agência, servindo de referência para a verificação dos critérios contratuais relativos à caracterização de acidentes geotécnicos extraordinários.

Cabe ainda ratificar que, sem prejuízo da publicação dos documentos disponíveis, as Proponentes deverão realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita. Por fim, salienta-se que os estudos e dados fornecidos pelo Poder Concedente possuem caráter meramente referencial e não vinculativo.

52. FASE DE TRANSIÇÃO OPERACIONAL — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 41.1.1 E ANEXO 7

Nos termos do Anexo 7 do Contrato, a Transição A trata da interação com o Poder Concedente ou com a Operadora Anterior. Solicita-se esclarecer: (i) quais ativos de ITS, telecomunicações e software da Operadora Anterior são bens reversíveis e serão transferidos; e (ii) se licenças de software, bases de dados e gravações de CFTV estão incluídas.

RESPOSTA:

Os procedimentos atinentes à transição entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), atual responsável pela administração do Sistema Rodoviário e a futura concessionária estão definidos no Anexo 7 da

minuta do Contrato de Concessão. A subcláusula 4.2.1 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.

Ademais, nos termos do § 3º do artigo 13 do Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR2), a Concessionária recebe os Bens da Concessão na natureza e nas condições em que se encontram, assumindo, integralmente a partir da Data de Assunção, a responsabilidade por sua posse, guarda, manutenção e vigilância.

Diante disso, em relação aos itens (i) e (ii) da contribuição, esclarece-se que a identificação dos ativos de ITS, telecomunicações, licenças de software, bases de dados e demais equipamentos, deverá ser formalizada por meio do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (TATB).

E ainda, conforme as cláusula 2.6 do Edital de concessão, os interessados são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

53. CONTRATOS DE TERCEIROS NA TRANSIÇÃO — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 41.1.1 E ANEXO 7

Considerando que a continuidade dos serviços depende de contratos de terceiros firmados pela Operadora Anterior (links de dados, manutenção e licenças), solicita-se esclarecer: (i) se os contratos de manutenção, links de dados e licenças vigentes serão cedidos, mantidos durante a transição ou encerrados na Data da Assunção; e (ii) qual o prazo e a forma de compartilhamento das senhas e configurações dos equipamentos.

RESPOSTA:

Os procedimentos e diretrizes atinentes à transição operacional entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), atual responsável pela administração do Sistema Rodoviário, e a futura concessionária estão expressamente definidos no Anexo 7 da minuta do Contrato de Concessão.

Em relação aos questionamentos formulados, esclarece-se que, conforme estabelece a subcláusula 4.2.1 da minuta contratual, o Sistema Rodoviário e os Bens da Concessão serão formalmente listados e transferidos à Concessionária mediante a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, ato que deverá ocorrer em até 1 (um) mês após a publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial da União (DOU). Cabe realçar que é de responsabilidade dos licitantes a realização de análise direta das condições atuais de exploração da concessão, bem como o levantamento de todos os dados necessários para subsidiar a elaboração de sua proposta técnica e comercial.

Nesse sentido, frisa-se que os proponentes que desejarem avaliar o estado dos ativos, contratos e detalhar os aspectos operacionais da transição, poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação mediante visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT.

54. METAS DE RECUPERAÇÃO E DESEMPENHO — PER VOLUME I – ITEM 3, ITEM 3.1.1, NOTAS 2 E 4

O item 3 do PER Volume I encerra a fase de Recuperação no final do 5º ano, enquanto a Tabela de Parâmetros de Desempenho do Pavimento (item 3.1.1) traz coluna de 8º ano e as notas 2 e 4 mencionam "final da fase de recuperação (8º ano)". Solicita-se confirmar: (i) se, para o pavimento, a Recuperação se estende até o final do 8º ano; (ii) se os limites finais (ATR, IRI na média de 1 km e trincas) são exigíveis apenas a partir do 8º ano; (iii) qual o marco da avaliação deflectométrica "ao final da fase de recuperação"; e (iv) a partir de quando se inicia a fase de Manutenção do pavimento, para fins do PER e do Desconto de Reequilíbrio.

RESPOSTA:

Esclarece-se que, embora a Fase de Recuperação dos demais elementos do Sistema Rodoviário se encerre, em regra, ao final do 5º Ano da Concessão, para o pavimento aplica-se o cronograma específico estabelecido no item 3.1.1 do PER – Volume I, segundo o qual a Fase de Recuperação se estende até o final do 8º Ano da Concessão.

Os limites finais dos parâmetros de desempenho do pavimento, incluindo afundamento em trilha de roda (ATR), irregularidade longitudinal (IRI) e percentual de trincas, deverão ser atendidos nos prazos estabelecidos na tabela de

parâmetros de desempenho do item 3.1.1 do PER – Volume I, observadas as metas intermediárias e as metodologias de aferição aplicáveis.

A avaliação deflectométrica correspondente ao encerramento da Fase de Recuperação deverá ser realizada ao final do 8º Ano da Concessão, observados os critérios e procedimentos estabelecidos na seção "Metodologia de Aferição", item 5 – Procedimentos, do referido dispositivo.

A Fase de Manutenção do pavimento terá início no 9º Ano da Concessão e se estenderá até o término do Contrato, devendo ser observados os parâmetros de desempenho e as obrigações aplicáveis a essa fase.

Para fins de aferição do cumprimento das obrigações e de aplicação do Desconto de Reequilíbrio, quando cabível, deverão ser observados os prazos e os parâmetros específicos do pavimento, bem como as disposições contratuais aplicáveis.

55. PERCENTUAIS DE METAS DE DESEMPENHO — PER VOLUME I – ITEM 3.1.1, TABELA METODOLOGIA, ITENS 2 E 4

Solicita-se confirmar: (i) se, nas metas expressas em percentual da extensão, o trecho remanescente não possui limite de IRI naquele marco; (ii) se o percentual é apurado sobre a extensão total do Sistema Rodoviário ou por segmento, e em qual referencial quilométrico; e (iii) se, antes do 8º ano, o limite se aplica apenas à média do segmento homogêneo de 1 km, e não a cada segmento de 200 m.

RESPOSTA:

i) Para o trecho remanescente, aplicam-se os limites máximos estabelecidos para a fase anterior, assim, durante a fase de Recuperação da Rodovia, os limites estabelecidos para a fase de Trabalhos Iniciais deverão ser mantidos.

ii) Os parâmetros do pavimento são avaliados de maneira contínua em 100% da extensão da rodovia. Os dados são consolidados em segmentos individuais de 200 m e a média é avaliada em segmentos homogêneos de 1 km. Quanto ao referencial quilométrico, deverão ser considerados os pertencentes à coluna de Estaqueamento de Engenharia.

iii) Nos trabalhos iniciais e até a fase final da recuperação (1º ano ao 8º ano), o atendimento é regido pelas metas percentuais da extensão global previstas na tabela, devendo seguir a metodologia de aferição prevista no item 4 do PER vol. I.

56. ENSAIOS DE DEFLEXÃO DO PAVIMENTO — PER VOLUME I – ITEM 3.1.1, METODOLOGIA, ITEM 5; 4.2

Solicita-se confirmar: (i) se o deflectômetro de alto rendimento (TSD) é aceito mediante correlação com o FWD e quem valida a correlação; (ii) se levantamento laser 3D em passada única pode atender IRI, ATR, trincas, macrotextura, desnível e ICP; (iii) se o ICM pode ser apurado com os dados da monitoração anual; e (iv) que o ICM não é Parâmetro de Desempenho e não gera penalidade nem Desconto de Reequilíbrio.

RESPOSTA:

i) O PER estabelece que deve ser utilizado o Falling Weight Deflectometer (FWD) ou metodologia que possua correlações comprovadas com os seus resultados. Portanto, o TSD (ou equipamentos equivalentes) é aceito, desde que haja correlação comprovada com os resultados do FWD. A validação e aprovação de metodologias alternativas, estudos e projetos correlatos cabem à ANTT (Fiscalização).

ii) O PER prevê a utilização de tecnologia de varredura a laser, perfilômetro laser ou tecnologias equivalentes para o levantamento contínuo em 100% da extensão da rodovia dos seguintes parâmetros: Desnível; ATR (Afundamento na Trilha de Roda); Trincas FC2 + FC3; IRI (Irregularidade Longitudinal); Macrotextura (MPD); ICP (Índice de Condição do Pavimento).

Embora o equipamento de varredura a laser/3D consiga capturar os parâmetros geométricos e funcionais citados, vale notar que para a avaliação completa da aderência, o PER exige a medição da microtextura (avaliada por Grip Tester (GN) ou pêndulo britânico (VRD) ou equipamentos equivalentes que atendam à norma ASTM E-1960 (2001).

iii) O Índice de Condição da Manutenção (ICM) é composto pelo Índice do Pavimento (IP) e pelo Índice de Conservação (IC), conforme a Resolução DNIT nº 5/2022. O levantamento dos dados e a apresentação dos resultados do

ICM à ANTT devem ser realizados anualmente, podendo ser utilizadas as tecnologias de levantamento disponíveis (imagens, escaneamento e sistemas de monitoração), conforme item 4.2 do PER. Vale ressaltar que os relatórios de monitoração estão preconizados no item 4.4 do mesmo documento.

iv) O ICM funciona como um indicador gerencial de monitoramento e padronização, não sendo um parâmetro de desempenho. Os parâmetros de desempenho contratuais sujeitos a metas fixas e eventuais penalidades/descontos por descumprimento são os detalhados nas tabelas específicas de Parâmetros de Desempenho do PER.

57. SINALIZAÇÃO VERTICAL EXISTENTE — PER VOLUME I – ITEM 3.1.2, TABELA, ITEM 5

Solicita-se confirmar: (i) que, para placas existentes na assunção, cujo valor inicial é desconhecido, a referência será o mínimo inicial da NBR 14644 para o tipo de película; (ii) que dispositivos de contenção conformes à norma da época e sem dano funcional não precisam ser substituídos apenas por atualização normativa; (iii) que, nos segmentos com obras de ampliação, a adequação pode ser feita junto com as obras, sem entrar no cálculo dos 50% e 100%; e (iv) informar sobre qual extensão os percentuais são calculados.

RESPOSTA:

Esclarece-se que, quanto à sinalização vertical e aérea, deverão ser observados os índices mínimos de retrorrefletividade estabelecidos nas normas técnicas aplicáveis, especialmente na NBR 14644, bem como os parâmetros de desempenho previstos no item 3.1.2 do PER – Volume I. A adoção dos valores mínimos normativos como referência para placas cujo valor inicial seja desconhecido deverá observar os critérios técnicos de aferição aplicáveis.

Quanto aos dispositivos de contenção viária, a ausência de danos funcionais não afasta a obrigação de adequação às normas vigentes, inclusive mediante substituição dos dispositivos preexistentes, quando necessária ao atendimento dos parâmetros estabelecidos no PER.

Em relação aos trechos com obras de ampliação de capacidade, a execução concomitante das adequações deverá observar os prazos e as exigências específicas previstos no PER, não havendo previsão de exclusão automática desses segmentos da apuração das metas de 50% e 100%.

Por fim, os percentuais previstos no item 3.1.2 referem-se à extensão do Sistema Rodoviário concedido, observadas as condições e os critérios de aferição estabelecidos no PER e na regulamentação aplicável.

58. REFORÇO DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS — PER VOLUME I – ITEM 3.1.3, TABELA, ITEM 6; ITEM 8

Solicita-se esclarecer: (i) se as Tabelas 39 e 40 do PER Volume II são a lista exaustiva das OAE que exigem reforço para TB-45 e/ou alargamento, exigindo as demais apenas recuperação para nota 4; (ii) se os prazos do PER Volume II prevalecem sobre as metas de 50% e 100% da Recuperação do PER Volume I; (iii) se a "extensão total das OAEs" se mede em metros ou em unidades; e (iv) qual o método de medição do recalque de 10 mm (referência, instrumento e ponto de medição).

RESPOSTA:

As Tabelas 39 e 40 do PER – Volume II apresentam intervenções específicas de reforço e alargamento de Obras de Arte Especiais (OAEs), não constituindo relação exaustiva das estruturas sujeitas às obrigações de recuperação e adequação. Conforme estabelecido no item 3.1.3 do PER – Volume I, deverão ser observados os requisitos de capacidade de suporte às cargas móveis normativas (TB-45), adequação geométrica e classificação estrutural mínima de nota 4 ou superior, conforme aplicável, para todas as OAEs abrangidas pelas respectivas obrigações.

Quanto aos prazos, para as OAEs situadas em trechos sem previsão de obras de ampliação de capacidade e melhorias, deverão ser observadas as metas de adequação de 50% da extensão total até o final do 3º Ano e 100% até o final do 5º Ano da Concessão. Para aquelas situadas em trechos com previsão dessas obras, as adequações deverão ocorrer concomitantemente à sua execução, observados os cronogramas estabelecidos no PER – Volume II.

Para fins de aferição das metas de 50% e 100%, a expressão “extensão total das OAEs” corresponde à extensão longitudinal das estruturas abrangidas pelas respectivas obrigações, expressa em metros, e não à quantidade de unidades.

Por fim, a verificação do recalque máximo de 10 mm nos encontros das OAEs com a via deverá observar as normas técnicas aplicáveis e os procedimentos de inspeção, monitoração e avaliação previstos no PER, incluindo a Norma DNIT 010/2004-PRO, ou aquela que venha a substituí-la, em sua versão atualizada.

59. OAE DE TERCEIROS — PER VOLUME I – ITEM 3.1.3, TRABALHOS INICIAIS, ITEM 10; RECUPERAÇÃO

Solicita-se confirmar que OAE de terceiros (ferroviárias, de dutos, de vias estaduais ou municipais que cruzam a rodovia e passarelas implantadas por municípios) não estão sujeitas a inspeção, conservação, recuperação, reforço ou parâmetros de desempenho a cargo da Concessionária, cabendo apenas identificá-las e sinalizar o gabarito, e informar se será disponibilizada relação dessas estruturas com o respectivo titular.

RESPOSTA:

Conforme disposto no item 3.1.3 do PER – Volume I, cabe à Concessionária identificar as Obras de Arte Especiais (OAEs) sob responsabilidade de terceiros que não integram o Sistema Rodoviário concedido.

As obrigações de inspeção, conservação, recuperação, reforço e atendimento aos parâmetros de desempenho previstas no PER aplicam-se às estruturas integrantes do Sistema Rodoviário concedido, não sendo automaticamente extensíveis às OAEs de titularidade ou responsabilidade de terceiros.

Ressalta-se, contudo, que deverão ser observadas as obrigações de segurança viária e sinalização aplicáveis às interferências dessas estruturas com a rodovia concedida, inclusive quanto à aferição e sinalização dos gabaritos, quando cabível.

60. TALUDES E CONTENÇÕES — PER VOLUME I – ITEM 3.1.5, TABELA, ITEM 2

Solicita-se confirmar: (i) que o parâmetro alcança apenas terraplenos e contenções do Sistema Rodoviário, e não encostas de terceiros fora da faixa de domínio; (ii) que, comprovada a inviabilidade e adotadas mitigações aceitas pela ANTT, o local é considerado atendido para fins de penalidade e Desconto de Reequilíbrio; e (iii) que ocorrência R2 surgida após o 5º ano não caracteriza descumprimento durante o prazo previsto na nota [2].

RESPOSTA:

Os parâmetros de desempenho previstos no item 3.1.5 do PER – Volume I aplicam-se aos terraplenos e às estruturas de contenção integrantes do Sistema Rodoviário concedido. Contudo, a Concessionária deverá avaliar também os processos de instabilidade originados em áreas externas à faixa de domínio que possam afetar a infraestrutura rodoviária, identificando os riscos e adotando as medidas de mitigação cabíveis.

Nos casos de comprovada inviabilidade de redução dos riscos aos níveis estabelecidos, a Concessionária deverá demonstrar as condições geomorfológicas que caracterizam o local e adotar as medidas mitigadoras necessárias à segurança da infraestrutura rodoviária, conforme previsto no item 3.1.5 do PER – Volume I. O atendimento à obrigação será avaliado pela ANTT, considerando a justificativa técnica apresentada e a efetividade das medidas adotadas, observadas as disposições contratuais e regulamentares aplicáveis.

Conforme a nota (2) da tabela de parâmetros de desempenho do item 3.1.5 do PER – Volume I, em caso de ocorrência de riscos classificados como R2 a partir do 5º ano da Concessão, a Concessionária deverá intervir em até dois anos para restabelecer a classificação R1, sem prejuízo das demais obrigações de segurança e manutenção previstas no PER.

61. LIMITES DA FAIXA DE DOMÍNIO — PER VOLUME I – ITEM 3.1.6, TRABALHOS INICIAIS, ITEM 5(A). MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 6.2.7

Solicita-se esclarecer: (i) se serão disponibilizadas as larguras e limites legais da faixa de domínio por segmento; (ii) se há exigência de cercas nas travessias urbanas onde já existem lotes edificados ou muros; (iii) se a roçada "em toda

a extensão e largura" inclui áreas ocupadas irregularmente ou inacessíveis; e (iv) quais são os marcos de Desocupação referidos na subcláusula 6.2.7 do Contrato, confirmando que a obrigação é de adotar providências, e não de resultado em prazo fixo.

RESPOSTA:

Os projetos funcionais disponibilizados no âmbito do processo licitatório apresentam a delimitação referencial da faixa de domínio por meio de arquivos vetoriais, devendo os limites oficiais ser confirmados junto ao DNIT, com base nos registros e documentos pertinentes. Conforme o item 3.1.6 do PER – Volume I, compete à Concessionária realizar a locação precisa dos limites da faixa de domínio.

Nos termos do referido item, a Concessionária deverá realizar a delimitação da faixa de domínio mediante recuperação, substituição ou implantação de cercas e mourões, observados os padrões do DNIT. Nas travessias urbanas, a existência de edificações ou muros deverá ser considerada na avaliação das condições de ocupação e na definição das intervenções necessárias, não constituindo, por si só, hipótese de dispensa das obrigações estabelecidas no PER.

Os serviços de roçada, capina e poda deverão abranger toda a extensão e largura da faixa de domínio, incluindo o canteiro central, conforme os parâmetros de desempenho estabelecidos no item 3.1.6 do PER – Volume I. Nas áreas ocupadas irregularmente ou com restrições de acesso, deverão ser adotadas as providências cabíveis para viabilizar a execução dos serviços e o cumprimento das obrigações contratuais.

Quanto aos marcos de regularização e Desocupação, esclarece-se que a remoção das ocupações irregulares deverá ocorrer concomitantemente à execução das obras nos respectivos trechos ou, nas demais situações, até o final do ciclo de obras previsto no PER – Volume II, conforme o parâmetro 11 do item 3.1.6 do PER – Volume I.

Adicionalmente, nos termos das subcláusulas 6.2.7 e 6.2.8 do Contrato, a Concessionária deverá apresentar à ANTT, em até seis meses da Data da Assunção, o programa de realocação de ocupações, bem como apresentar anualmente relatório comprobatório de sua execução e do atendimento aos marcos estabelecidos no PER, observadas as demais disposições contratuais aplicáveis.

62. DEMOLIÇÃO DE EDIFICAÇÕES — PER VOLUME I – ITENS 3.1.7 E 3.4.3.1

O item 3.1.7, Manutenção, procedimento 4, do PER Volume I trata a demolição de edificações não operacionais como opção da Concessionária, mediante prévia aprovação da ANTT, enquanto a Tabela 65 do PER Volume II classifica as BSOs 2 (km 501,560) e 10 (km 839,620) como "Demolir", sem marco correspondente na Tabela 56. Solicita-se esclarecer: (i) se a demolição dessas BSOs é obrigatória e, em caso positivo, em que prazo; (ii) se as edificações existentes das BSOs 2 e 10 podem ser utilizadas como BSOs/SAUs provisórias (item 3.4.3.1, Parâmetros Técnicos 2) até a entrada em operação das BSOs definitivas 3 e 11; e (iii) se, havendo interesse da Concessionária no uso dessas estruturas, mediante aprovação da ANTT, a demolição poderá ser postergada.

RESPOSTA:

As BSO/SAU 2 e 10 da Tabela 65 do PER Volume II deverão ser demolidas em até 12 meses, de acordo com a Tabela 56 do PER Volume II, e as BSO/SAU 3 , 11 e 14 da Tabela 65 do PER Volume II deverão ser implantadas em até 12 meses, de acordo com a Tabela 56 do PER Volume II.

O uso provisório das estruturas existentes, notadamente as BSOs/SAU nº 2 e nº 10 que têm previsão de demolição, deve ser avaliado com ressalvas, ante a obrigatoriedade quanto ao atendimento integral dos escopos, parâmetros técnicos e de desempenho previstos no item 3.4.3 do PER Volume I.

Quanto ao prazo das estruturas definitivas de BSOs/SAU, ratifica-se a exigibilidade do prazo de 12 (doze) meses para finalização das reformas ou implantações. Destaca-se que compete à Concessionária, o gerenciamento proativo de todas as etapas de aquisição de terrenos, elaboração de projetos e obtenção de licenciamentos dentro desse período regulamentar estabelecido a partir da modelagem econômico-financeira do projeto.

Em relação ao eventual aproveitamento das BSOs 2 e 10 pela concessionária, caberá à gestão contratual a avaliação quanto à sua destinação nos termos do Capítulo 7 do contrato de concessão.

63. SISTEMAS ELÉTRICOS E ILUMINAÇÃO — PER VOLUME I – ITEM 3.1.8

O item 3.1.8 do PER Volume I determina que a Concessionária recomponha os sistemas elétricos e de iluminação existentes na faixa de domínio sob sua responsabilidade. Solicita-se esclarecer: (i) se existe cadastro dos pontos de iluminação existentes (quantidade, localização, tipo de luminária, potência e estado); e (ii) quais pontos estão atualmente a cargo de municípios ou da distribuidora e não serão transferidos.

RESPOSTA:

O cadastro dos pontos de iluminação existentes na faixa de domínio encontra-se disponibilizado nos arquivos do Edital, no seguinte caminho: "Estudos de Viabilidade > 2 – Cadastro Geral > Planilhas de Cadastro > Rodovia > 17 – Iluminação Pública".

Quanto à responsabilidade pelos sistemas de iluminação, nos termos da subcláusula 8.1.9 do Contrato e do item 3.1.8 do PER – Volume I, compete à Concessionária a manutenção e os custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos abrangidos pelas obrigações da Concessão, observadas as disposições específicas do PER.

64. CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA — PER VOLUME I – ITEM 3.1.8

Conforme o item 3.1.8 do PER Volume I, o consumo de energia dos sistemas existentes na faixa de domínio é da Concessionária, exceto o das edificações da PRF. Solicita-se esclarecer: (i) em nome de quem estão atualmente as unidades consumidoras de iluminação e de equipamentos ITS (DNIT, municípios, Operadora Anterior); e (ii) como será feita a transferência de titularidade junto à distribuidora e a partir de quando o custo passará a ser suportado pela Concessionária.

RESPOSTA:

Esclarece-se que, nos termos da subcláusula 8.1.9 do Contrato e do item 3.1.8 do PER – Volume I, compete à Concessionária arcar com os custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos abrangidos pela Concessão, observadas as exceções previstas no PER.

Quanto à titularidade atual das unidades consumidoras, sua identificação deverá considerar os respectivos cadastros e registros das distribuidoras de energia elétrica.

A regularização e eventual transferência de titularidade deverão observar os procedimentos aplicáveis junto às distribuidoras, sem prejuízo das responsabilidades estabelecidas no Contrato e no PER.

65. DISPONIBILIDADE DA ILUMINAÇÃO — PER VOLUME I – ITENS 3.1.8 E 3.4.12, TABELA 1 (SI E SII)

A Tabela 1 do item 3.4.12 do PER Volume I fixa disponibilidade mínima de 98% para a iluminação. Solicita-se esclarecer se essa disponibilidade se aplica aos pontos existentes desde a Data da Assunção ou somente após a conclusão da recuperação.

RESPOSTA:

O parâmetro de disponibilidade mínima de 98%, previsto na Tabela 1 do item 3.4.12 do PER – Volume I, aplica-se ao Sistema de Iluminação em operação, sendo sua aferição realizada mensalmente, conforme os critérios estabelecidos no referido dispositivo.

Quanto aos sistemas de iluminação existentes, deverão ser observadas as obrigações de operação, conservação e segurança desde a Data da Assunção, bem como os prazos específicos de recuperação ou substituição estabelecidos no item 3.1.8 do PER – Volume I.

Assim, a exigibilidade do parâmetro de disponibilidade mínima de 98% deverá observar os prazos e as condições estabelecidos no PER para os respectivos sistemas, sem prejuízo das demais obrigações operacionais aplicáveis desde a Data da Assunção.

66. RECOMPOSIÇÃO DE SISTEMAS ELÉTRICOS — PER VOLUME I – ITEM 3.1.8 (RECUPERAÇÃO), ITEM 3

O item 3.1.8 (Recuperação), item 3, do PER Volume I prevê que os sistemas elétricos da União e de seus entes sejam recompostos após a inclusão no Termo de Arrolamento. Solicita-se esclarecer se a iluminação pública municipal dentro da faixa de domínio, em travessias urbanas, integra o escopo da Concessionária, inclusive quanto ao consumo. Este pedido deve ser lido em conjunto com o pedido nº 35, relativo à iluminação pública cadastrada como interferência irregular e removida ou realocada pela Concessionária.

RESPOSTA:

Esclarece-se que os sistemas elétricos e de iluminação existentes ou a serem implantados dentro da faixa de domínio, inclusive nas travessias urbanas, integram o escopo de responsabilidade da Concessionária, abrangendo sua manutenção e os respectivos custos de consumo de energia elétrica, conforme disposto na subcláusula 8.1.9 do Contrato e no item 3.1.8 do PER – Volume I.

Quanto às instalações de iluminação identificadas como interferências irregulares, caberá à Concessionária promover sua regularização, observadas as disposições contratuais e os requisitos técnicos aplicáveis.

67. PRAZOS DE ATENDIMENTO E FATOR D — PER VOLUME I – ITEM 3.3.1, ITEM 2 MINUTA DO CONTRATO – DEFINIÇÃO (XLVII) – FATOR D

Solicita-se esclarecer: (i) o que caracteriza a "ciência da Concessionária" (registro no CCO/SGO, inspeção, comunicação de usuário ou notificação da ANTT); (ii) quais são as "tolerâncias" mencionadas e se, em segmentos ainda não recuperados, basta correção emergencial provisória em 24 horas, com solução definitiva na Recuperação; (iii) se o prazo se aplica a acostamentos sem revestimento até sua implantação; e (iv) se o descumprimento de prazos da Frente de Conservação gera apenas penalidade, sem Desconto de Reequilíbrio, considerando que a definição (xlvii) do Contrato limita o Fator D às Frentes de Serviços Estruturais, de Serviços Operacionais e de Obras.

RESPOSTA:

Esclarece-se que a ciência da Concessionária poderá decorrer das atividades de inspeção, monitoramento e controle operacional, bem como das comunicações recebidas pelos canais de atendimento aos usuários.

Nos segmentos ainda não recuperados, deverão ser observados os prazos e as tolerâncias previstos no PER, admitindo-se intervenções emergenciais para garantir a segurança e a trafegabilidade, sem prejuízo das intervenções definitivas e das obrigações de conservação. Para os acostamentos não revestidos, deverão ser mantidas as condições de segurança e trafegabilidade até sua implantação ou adequação.

Por fim, o descumprimento das obrigações da Frente de Conservação sujeita a Concessionária às penalidades previstas no Contrato e na regulamentação da ANTT, não sendo aplicável o Fator D ao descumprimento isolado dessas obrigações, conforme a definição (xlvii) do Contrato.

68. FASES DO CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL — PER VOLUME I – ITEM 3.4.1.1 (CCO); MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 41

O item 3.4.1.1 do PER Volume I prevê fases provisória (P) e definitiva (D) para o CCO da Concessionária. Solicita-se informar se existe CCO da Operadora Anterior que possa ser utilizado na fase provisória e, em caso afirmativo, quais equipamentos, softwares e links serão mantidos e por quanto tempo o imóvel ficará disponível.

RESPOSTA:

Compete aos licitantes a realização de análise direta e independente das condições atuais do Sistema Rodoviário, bem como de todos os dados, levantamentos e informações disponíveis sobre a exploração da Concessão.

A verificação sobre a existência de instalações de terceiros situadas ao longo da faixa de domínio, bem como as condições para sua eventual utilização, cessão ou direito de uso, faz parte do risco de negócio e do dever de diligência de cada proponente. Portanto, cabe aos interessados avaliar tais ativos e as regras setoriais vigentes para estruturarem suas propostas.

Registra-se que, no Modelo Econômico-Financeiro disponibilizado no Data Room, o CCO está considerado como reforma, e estão igualmente previstos os softwares e equipamentos necessários à operação da rodovia. Assim, independentemente da estrutura que venha a ser utilizada, a Concessionária deverá cumprir os prazos da Tabela 56 do PER Volume II: CCO provisório (P) no 1º mês e definitivo (D) no 12º mês.

69. INTERLIGAÇÃO AO CNSO — PER VOLUME I – ITEM 3.4.1.1 (CCO), ESCOPO 3

O item 3.4.1.1, Escopo 3, do PER Volume I determina que o CCO seja interligado ao CNSO, com visualização em tempo real das câmeras e envio de todas as informações do CCO. Solicita-se esclarecer: (i) quais são a banda mínima, os protocolos (vídeo e dados), o padrão de webservices e o ponto de entrega no CNSO; e (ii) quantos fluxos de vídeo simultâneos o CNSO deverá receber.

RESPOSTA:

Nos termos do item 3.4.1.1 do PER Volume I, Escopo 3, o CCO deverá ser interligado ao CNSO da ANTT por link de dados, tanto na estrutura provisória quanto na definitiva, com visualização, em tempo real, das câmeras do CFTV da Concessionária e envio, em tempo real, de todas as informações existentes no CCO. O item 3.4.4.1, Parâmetros Técnicos 5, exige link de dados dedicado com capacidade para essa integração, com alta velocidade e alta capacidade de transmissão. A obrigação abrange todas as câmeras do CFTV da Concessionária, uma vez que o PER não limita a quantidade de fluxos de vídeo a serem disponibilizados ao CNSO.

70. ACESSO DA PRF AO CCO — PER VOLUME I – ITEM 3.4.1.1 (CCO), ESCOPO, ITEM 8

O item 3.4.1.1, Escopo, item 8, do PER Volume I prevê que a PRF tenha acesso em tempo real no CCO ou por link em pelo menos um ponto por ela indicado. Solicita-se esclarecer: (i) se o ponto de acesso da PRF já está definido; e (ii) qual a capacidade mínima desse link e quais sistemas a PRF deverá acessar.

RESPOSTA:

Quanto ao item (i), o ponto de acesso não está previamente definido. Nos termos do item 3.4.1.1, Parâmetros Técnicos 8, do PER Volume I, o acesso deverá ser dado em tempo real, diretamente nas instalações do CCO ou por link fornecido pela Concessionária em pelo menos um ponto indicado pela PRF, dentro ou fora da faixa de domínio. A indicação caberá à PRF.

Quanto ao item (ii), o PER não fixa capacidade mínima em valor absoluto, exigindo banda compatível com o serviço a ser prestado pela autoridade policial. O acesso deverá abranger os dados necessários à prestação do serviço policial e de autoridade de trânsito, incluindo as imagens do CFTV e as informações do SGO. Caso a Concessionária opte pelo fornecimento do link, deverá prover também estação de trabalho completa, com monitores de vídeo, radiocomunicadores e os equipamentos necessários à prestação do serviço.

71. EDIFICAÇÃO DO CENTRO DE CONTROLE — PER VOLUME I – ITEM 3.4.1.1, PARÂMETROS TÉCNICOS 12; PER VOLUME II – TABELAS 56 E 59

Há, no Sistema Rodoviário, edificação destinada ao CCO que necessita de reforma e que não consta das tabelas de localização do PER Volume II, que tampouco indicam sua situação (reformar, manter ou demolir). O item 3.4.1.1, Parâmetros Técnicos 12, do PER Volume I admite a alocação do CCO fora do Sistema Rodoviário, mediante acordo prévio com a ANTT, e determina que, ao final da Concessão, "a edificação prevista inicialmente deverá ser construída dentro do sistema rodoviário, nos prazos previstos em regulamentação específica". Solicita-se esclarecer: (i) se a edificação existente do CCO integra os bens a serem transferidos e se há obrigação de reformá-la e utilizá-la; (ii) se o CCO definitivo poderá ser instalado na sede administrativa da Concessionária, com o atendimento ao marco "D" do 12º mês da Tabela 56; (iii) se, nesse caso, a obrigação relativa à edificação dentro do Sistema Rodoviário, para fins de reversibilidade, é atendida pela edificação existente, sem necessidade de nova construção; e (iv) qual é a regulamentação específica que

define esse prazo. Quanto ao eventual aproveitamento do CCO da Operadora Anterior na fase provisória, remete-se ao pedido nº 68.

RESPOSTA:

i. Os procedimentos atinentes à transição entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), atual responsável pela administração do Sistema Rodoviário e a futura concessionária estão definidos no Anexo 7 da minuta do Contrato de Concessão. A subcláusula 4.2.1 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. 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 bens reversíveis da concessão, as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta;

ii. Quanto à localização do CCO, o subitem 12 dos Parâmetros Técnicos do item 3.4.1.1 do PER Volume I estabelece que a Concessionária poderá alocar o centro de controle operacional fora do sistema rodoviário, desde que acordado previamente com a ANTT, provendo acesso remoto de forma a possibilitar à Fiscalização da ANTT acesso a todas as informações, dados, imagens, sistemas e recursos, bem como comunicação imediata com os responsáveis pelas diversas áreas operacionais da concessionária disponíveis no CCO em tempo real, ressaltando-se que, para efeito de reversibilidade dos bens, ao final da concessão a edificação prevista inicialmente deverá ser construída dentro do sistema rodoviário, nos prazos previstos em regulamentação específica;

iii. Para efeitos de reversibilidade, ao final da Concessão, caso a Concessionária tenha optado pela utilização de edificação fora do Sistema Rodoviário, deverá ser construída uma nova edificação dentro do sistema rodoviário; e

iv. Conforme o PER Volume II, item 3.4, o prazo para o Centro de Controle Operacional (CCO) definitivo é de 12 meses, entendendo-se que esse prazo é razoável para a implantação dessa estrutura, para os casos de encerramento pelo advento do termo contratual. Todavia, salienta-se que, de acordo com o Manual de Procedimentos para Encerramento aprovado pela Deliberação nº 425, de 8 de dezembro de 2023, da ANTT (item 3.3.1), existem sete hipóteses para encerramento contratual fundamentadas na Lei nº 8.987/1995 e na Lei nº 13.448/2017.

72. NORMAS TÉCNICAS E OPERAÇÃO — PER VOLUME I – ITEM 3.4.2.1, MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 20.1.1(V); RESOLUÇÃO DNIT Nº 11/2022, ARTS. 24 E 27

O item 3.4.2.1, Parâmetros Técnicos 13 a 15, do PER Volume I determina que a Concessionária cumpra a regulamentação aplicável ao transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso ou dimensões, e a Resolução DNIT nº 11/2022 atribui à concessionária a análise de viabilidade das AET e a programação da passagem das composições no trecho concedido. Nem o PER nem o Contrato tratam da remuneração desses serviços. Solicita-se confirmar o entendimento de que os serviços prestados pela Concessionária ao transportador – análise de viabilidade e de rota, verificação de capacidade de obras de arte, programação da passagem, acompanhamento, sinalização e apoio operacional, remoção e recolocação de dispositivos e interdições temporárias – poderão ser cobrados do transportador e constituem Receita Extraordinária, nos termos da subcláusula 20.1.1, inciso (v), do Contrato. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. As atividades necessárias ao cumprimento da regulamentação aplicável ao transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso ou dimensões, inclusive a análise de viabilidade e a programação da passagem das composições no trecho concedido, integram o objeto da Concessão, nos termos dos Parâmetros Técnicos 13 a 15 do item 3.4.2.1 do PER Volume I, e não podem ser cobradas do transportador. O mesmo se aplica às soluções de passagem dessas cargas nos Pórticos de Livre Passagem, nos termos do item 2 dos Parâmetros Técnicos para Operação dos Pórticos de Livre Passagem (item 3.4.5 do PER Volume I). Serviços adicionais prestados ao transportador que não integrem o objeto da Concessão, e cujo custeio pelo interessado seja admitido pela

regulamentação aplicável à AET, poderão constituir Receita Extraordinária, nos termos da subcláusula 20.1.1, (v), da minuta do Contrato, mediante prévia autorização da ANTT, nos termos da subcláusula 20.1.

73. CÂMERAS DE MONITORAMENTO CFTV — PER VOLUME I – ITENS 3.4.2.4, 3.4.4.1 E 3.4.12 (TABELA 1); PER VOLUME II – TABELA 59

A Tabela 59 do PER Volume II distingue as câmeras de CFTV da rodovia (306), das edificações (57) e das passarelas (140), mas o item 3.4.2.4 do PER Volume I não diferencia suas especificações, e a Tabela 1 traz um único parâmetro de disponibilidade para o CFTV. Considerando que as câmeras das edificações e das passarelas têm finalidade de vigilância local, e não de monitoramento do tráfego, solicita-se confirmar o entendimento de que: (i) essas câmeras podem ser fixas, com especificação compatível com a vigilância patrimonial e da passarela, não se sujeitando às especificações das câmeras de monitoramento da rodovia; (ii) não integram a cobertura mínima de 70% do trecho nem os parâmetros de disponibilidade e performance do CFTV da Tabela 1; (iii) não há obrigação de transmissão de suas imagens em tempo real ao CNSO; e (iv) as câmeras das passarelas serão instaladas conforme o cronograma de implantação das passarelas (observação B da Tabela 56), nas passarelas existentes e nas que forem implantadas. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

Quanto ao item (i), as especificações técnicas dos equipamentos do Sistema de CFTV devem atender à regulamentação da ANTT, sem distinção entre câmeras da rodovia, das edificações e das passarelas (item 3.4.2.4, Parâmetros Técnicos 1, do PER Volume I). Nos termos do art. 184 da Resolução ANTT nº 6.000/2022, o sistema de circuito fechado de televisão deverá contar com câmeras com tecnologia atualizada de, no mínimo, alta definição, inclusive à noite, e com comandos de visualização de 360º na horizontal e 90º na vertical, ligadas ao sistema operacional da rodovia, com transmissão de sinais de vídeo para o Centro de Controle Operacional.

Quanto ao item (ii), as câmeras das edificações e das passarelas não integram a cobertura mínima de 70% (setenta por cento) do trecho rodoviário concedido, prevista no item 3.4.2.4 do PER Volume I, que se refere ao monitoramento da rodovia. Os parâmetros de disponibilidade da Tabela 1 do item 3.4.12 do PER Volume I, contudo, aplicam-se ao Sistema de CFTV e a todos os seus equipamentos.

Quanto ao item (iii), o item 3.4.1.1, Escopo 3, do PER Volume I prevê a visualização, em tempo real, das câmeras do CFTV da Concessionária no CNSO, sem exceção.

Quanto ao item (iv), a observação (B) da Tabela 56 do PER Volume II aplica-se exclusivamente às passarelas a serem implantadas. Nas passarelas existentes, as câmeras deverão ser implantadas no prazo previsto para o item 3.4.2.4 na Tabela 56 do PER Volume II.

74. EQUIPAMENTOS DE CONTROLE DE VELOCIDADE — PER VOLUME I – ITEM 3.4.2.8, ESCOPO, ITEM 2; PER VOLUME II – TABELA 59

O item 3.4.2.8, Escopo, item 2, do PER Volume I determina que os equipamentos de controle de velocidade operados por autoridade rodoviária sejam assumidos desde o início, e que os inoperantes sejam restabelecidos ou substituídos em 60 dias. Solicita-se esclarecer: (i) quantos equipamentos de controle de velocidade existem atualmente no trecho, onde estão, quem os opera e sob qual contrato; e (ii) se esses equipamentos contam nos 22 SCV previstos no PER Volume II ou se são adicionais.

RESPOSTA:

Quanto ao item (i), o Sistema Rodoviário encontra-se atualmente sob administração do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). As informações sobre a localização dos equipamentos de fiscalização eletrônica

de velocidade existentes são públicas e podem ser consultadas em Link. Acerca dos dados solicitados, todas as informações disponíveis aos licitantes podem ser consultadas na página do processo licitatório da ANTT / Data Room. Esclarece-se que, sem prejuízo da publicação dos documentos disponíveis, as Proponentes deverão realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, inclusive quanto à quantidade, ao estado, à operação e aos eventuais contratos dos equipamentos existentes. Por fim, salienta-se que os estudos e dados fornecidos pelo Poder Concedente possuem caráter meramente referencial e não vinculativo.

Quanto ao item (ii), os 22 (vinte e dois) equipamentos fixos do SCV indicados na Tabela 59 do PER Volume II correspondem ao quantitativo mínimo de equipamentos novos a serem implantados pela Concessionária (marco "X" do item 3.4.2.8 na Tabela 56 do PER Volume II). Esses equipamentos não se confundem com os equipamentos de controle de velocidade existentes e, portanto, são adicionais a eles.

Os equipamentos existentes, operados por autoridade rodoviária, deverão ser assumidos e mantidos em operação desde o início da Concessão, nos termos do item 3.4.2.8, Escopo 2, do PER Volume I, que dispõe: "Os equipamentos de controle de velocidade existentes no sistema rodoviário e operados por autoridade rodoviária, de forma a permitir a sua continuidade, 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 ou substituídos no prazo de 60 dias." Cabe à Proponente verificar, por meio de seus próprios levantamentos, os equipamentos existentes.

75. PROCESSAMENTO DE IMAGENS DE INFRAÇÕES — PER VOLUME I – ITEM 3.4.2.8, ESCOPO, ITEM 3

O item 3.4.2.8, Escopo, item 3, do PER Volume I prevê que a Concessionária envie as imagens à ANTT, processe as validadas e imprima as notificações. Solicita-se esclarecer: (i) como será feita a transição dos autos em processamento no contrato atual; e (ii) qual sistema, formato e canal a ANTT usará para a validação das imagens e para a postagem das notificações.

RESPOSTA:

Os serviços descritos no item 3.4.2.8 (Escopo, item 3) do PER – Volume I compreendem o ciclo de disponibilização, instalação, coleta, processamento, impressão e envio das notificações de infração e penalidade à ANTT para postagem, bem como a geração de relatórios e a disponibilização dos dados captados.

Diante disso, considerando o rito regulamentar para a entrada em operação dos sistemas de fiscalização, seguem os esclarecimentos específicos para os itens solicitados:

Item (i) - Transição dos autos em processamento:

Após a assinatura do Contrato de Concessão, a futura Concessionária deverá assumir a responsabilidade e iniciar imediatamente as providências necessárias à implantação dos medidores de velocidade. Os autos de infração cujas capturas de imagem e etapas iniciais de processamento tenham ocorrido sob a administração do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) seguirão o rito de encerramento daquela Autarquia.

Item (ii) - Sistema, formato e canais para validação e postagem: A definição das ferramentas e canais de integração sistêmica observará o fluxo de homologação e interlocução com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), devendo a Concessionária adotar as seguintes etapas regulamentares:

Aprovação dos Estudos Técnicos: A Concessionária deverá elaborar e apresentar os estudos de implantação dos medidores de velocidade à Polícia Rodoviária Federal (PRF) para aprovação, em atendimento aos preceitos da Resolução CONTRAN nº 798/2020 (ou norma superveniente), independentemente de se tratar de equipamentos legados do DNIT ou novos.

Acesso às Bases de Dados: A Concessionária deverá encaminhar documento oficial à ANTT solicitando a liberação de acesso ao WS Denatran, permitindo a consulta das placas dos veículos.

Sinalização e Aferição: Após a aprovação pela PRF, caberá à Concessionária implantar os medidores, providenciar a sinalização viária correspondente e adotar as medidas necessárias à aferição e certificação pelo INMETRO.

Fluxo de Validação de Imagens: Paralelamente, a Concessionária deverá manter interlocução com a PRF quanto ao início da operação dos equipamentos e obter os atributos para acesso visando ao envio seguro das imagens dos possíveis infratores.

76. ESTAÇÕES DE RECARGA ELÉTRICA — PER VOLUME I – ITENS 3.4.3.1 E 3.4.3.6; PER VOLUME II – TABELA 59

O PER não define a especificação técnica mínima das estações de recarga para veículos elétricos previstas na Tabela 59 do PER Volume II. Solicita-se informar: (i) a potência mínima, o tipo de recarga (corrente alternada ou contínua) e o padrão de conector exigidos; e (ii) considerando que a gratuidade prevista no item 3.4.3.6, Parâmetros Técnicos 5, se refere aos PPDs, se o fornecimento de energia nas estações instaladas nas BSOs/SAUs pode ser cobrado do usuário e explorado como Receita Extraordinária, nos termos da definição (xcv) do Contrato.

RESPOSTA:

Quanto ao item (i), o PER não define potência mínima, tipo de recarga (corrente alternada ou contínua) nem padrão de conector para as estações de recarga de veículos elétricos. A Tabela 59 do PER Volume II prevê 30 (trinta) estações de recarga e, em sua nota 3, esclarece que "serão disponibilizadas 2 estações de recarga para veículos elétricos nas BSOs e nos PPDs". Os itens 3.4.3.1 (BSOs/SAUs, Parâmetros Técnicos 7) e 3.4.3.6 (Parâmetros Técnicos 7) do PER Volume I exigem baia livre, exclusiva e adequada ao carregamento. A especificação técnica das estações (potência, tipo de recarga e padrão de conector) fica a cargo da Concessionária, que deverá defini-la em seu projeto, observadas as normas técnicas e a regulamentação vigentes, e submetê-la à ANTT.

Quanto ao item (ii), o quantitativo mínimo de estações de recarga exigido para as BSOs/SAUs, conforme a Tabela 59 do PER Volume II (nota 3) e o item 3.4.3.1, Parâmetros Técnicos 7, do PER Volume I, deverá ser disponibilizado gratuitamente aos usuários, sem cobrança pelo fornecimento de energia. O mesmo se aplica ao quantitativo mínimo exigido nos PPDs, em razão do item 3.4.3.6, Parâmetros Técnicos 5, segundo o qual os serviços e o acesso à infraestrutura dos PPDs "deverão ser ofertados sem custo aos usuários", e do item 3.4.3.6, Parâmetros Técnicos 7.

As estações que excederem o quantitativo mínimo previsto para as BSOs/SAUs (e para os PPDs) são de implantação facultativa pela Concessionária. Nessas estações adicionais, é admitida a cobrança do usuário pelo fornecimento de energia, e as receitas decorrentes poderão ser exploradas como Receita Extraordinária, nos termos da definição (xcv) do Contrato: "quaisquer receitas complementares, acessórias, alternativas e de projetos associados, caracterizadas por fontes que não sejam provenientes da arrecadação de pedágio, venda de ativos e de aplicações financeiras obtidas pela Concessionária em decorrência de atividades econômicas realizadas na faixa de domínio da rodovia". Aplica-se, ainda, o item 3.4.3.6, Parâmetros Técnicos 13, segundo o qual os demais serviços são de livre oferta e exploração, podendo gerar receitas extraordinárias para a Concessionária.

77. CICLOS DE ATENDIMENTO OPERACIONAL — PER VOLUME I – ITEM 3.4.3.2

O item 3.4.3.2, Parâmetros de Desempenho 2, do PER Volume I vincula a passagem do ciclo de 90 para 180 minutos à implantação do CFTV ("Após a implantação do CFTV [...] o tempo de circulação passa para 180 minutos"), enquanto a nota 2 da Tabela 59 do PER Volume II vincula o quantitativo de viaturas a um marco temporal ("Pré-CFTV (até ano 3) / Pós-CFTV (após ano 3)"). Solicita-se esclarecer: (i) se, concluída a implantação do CFTV antes do final do 3º ano, o ciclo de 180 minutos e o quantitativo Pós-CFTV de viaturas passam a valer a partir dessa conclusão, ou somente após o 3º ano; e (ii) se a passagem para 180 minutos pode ser aplicada por segmento, à medida que a implantação do CFTV for concluída em cada trecho.

RESPOSTA:

Quanto ao item (i), o item 3.4.3.2, Parâmetros de Desempenho 2, do PER Volume I vincula a passagem do ciclo de 90 para 180 minutos à implantação do CFTV, e não a um marco temporal fixo. A referência ao 3º ano, na nota 2 da Tabela 59 do PER Volume II, corresponde ao prazo de implantação do CFTV previsto na Tabela 56 (36º mês). Assim, concluída e aceita pela ANTT a implantação do CFTV antes do final do 3º ano, o ciclo de 180 minutos e o quantitativo Pós-CFTV de viaturas passam a valer a partir dessa conclusão, com prévia autorização da ANTT.

Quanto ao item (ii), o entendimento não está correto. O PER não prevê a transição por segmento, de modo que o ciclo de 180 minutos somente se aplica após a implantação do sistema de CFTV, com o atendimento da cobertura mínima de 70% do trecho rodoviário concedido (item 3.4.2.4, Parâmetros Técnicos 2).

78. EQUIPAMENTOS DE GUINCHO — PER VOLUME I – ITENS 3.4.3.2 (PARÂMETROS TÉCNICOS 2) E 3.4.3.4 (ESCOPO 1); CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, ART. 236

O item 3.4.3.2, Parâmetros Técnicos 2, do PER Volume I inclui "cabo de aço com engate" entre os equipamentos das viaturas de inspeção de tráfego. Considerando que o art. 236 do Código de Trânsito Brasileiro veda o reboque de veículos com cabo flexível e que o item 3.4.3.4 do PER atribui a remoção de veículos aos guinchos, solicita-se a supressão dessa exigência.

RESPOSTA:

A exigência será mantida.

O cabo de aço com engate integra os equipamentos das viaturas de inspeção de tráfego para situações de apoio e emergência, como a remoção de objetos e obstáculos da pista e o deslocamento emergencial de veículos para fora das faixas de rolamento, e não se destina a substituir os guinchos na remoção de veículos, atribuída ao item 3.4.3.4 do PER Volume I. Ressalta-se que o art. 236 do Código de Trânsito Brasileiro ressalva expressamente os casos de emergência, e que a utilização do equipamento deverá observar a legislação de trânsito.

79. TEMPOS DE ATENDIMENTO A INCIDENTES — PER VOLUME I – ITENS 3.4.3.3 A 3.4.3.5

Solicita-se confirmar, para os itens 3.4.3.3 a 3.4.3.5 do PER Volume I: (i) que o "momento de identificação do incidente" corresponde ao registro da ocorrência no SGO pelo CCO; (ii) que o mesmo marco se aplica ao item 3.4.3.5, cuja redação não o define; e (iii) que ficam excluídos da apuração os atendimentos afetados por interdição determinada por autoridade, bloqueio por terceiros, caso fortuito ou força maior, ou acesso impedido, informando o procedimento de expurgo aplicável.

RESPOSTA:

Quanto ao item (i), o "momento de identificação do incidente" corresponde ao momento em que a Concessionária toma conhecimento da ocorrência, por qualquer meio (CFTV, DAI, inspeção de tráfego, ligação 0800, aplicativo ou acionamento por terceiros). Esse momento deverá ser registrado de imediato no SGO, de forma inviolável, nos termos do item 3.4.1.1, Escopo 2, do PER Volume I, e será o marco de apuração. O entendimento está correto, desde que o registro no SGO seja contemporâneo à tomada de conhecimento.

Quanto ao item (ii), o entendimento está correto: o mesmo marco aplica-se ao item 3.4.3.5 do PER Volume I.

Quanto ao item (iii), o PER não prevê exclusão automática dessas situações na apuração dos tempos de atendimento. Os expurgos listados no item 3.4.12 referem-se à disponibilidade de equipamentos e sistemas. Situações alheias à gestão da Concessionária, devidamente registradas no SGO e comprovadas, serão avaliadas pela Fiscalização da ANTT, observadas as disposições contratuais sobre caso fortuito e força maior.

80. EQUIPAMENTOS DE REMOÇÃO — PER VOLUME I – ITEM 3.4.3.5

O item 3.4.3.5 (Atendimento a Demais Incidentes), Parâmetros Técnicos, item 4, do PER Volume I menciona "mini pá-carregadeira ou equivalentes e similares, para atividades operacionais". O equipamento, contudo, não consta do Escopo do item 3.4.3.5 nem da Tabela 59 – Quantitativos Mínimos do PER Volume II, e não há quantidade definida. Registra-se, ainda, que o Modelo Econômico-Financeiro de referência não contempla esse equipamento nos custos da operação. Solicita-se esclarecer: (i) se a exigência se aplica de fato aos Serviços Operacionais (atendimento a incidentes) ou se se refere a equipamento de apoio às atividades de conservação e manutenção; (ii) qual o quantitativo mínimo exigido; e (iii) caso aplicável à operação, se 1 (uma) unidade para todo o Sistema Rodoviário atende à exigência, podendo ser compartilhada com as atividades de conservação ou disponibilizada por contratação sob demanda, observados os tempos de atendimento do item 3.4.3.5.

RESPOSTA:

Quanto ao item (i), a exigência do item 3.4.3.5, Parâmetros Técnicos 4, do PER Volume I aplica-se aos Serviços Operacionais de atendimento a demais incidentes, para atividades como a remoção de cargas, materiais e detritos da pista, admitindo-se o uso dos equipamentos utilizados nos serviços de conservação da rodovia.

Quanto aos itens (ii) e (iii), o PER não estabelece quantitativo mínimo para o equipamento, que não consta da Tabela 59 do PER Volume II. Será exigido da concessionária a disponibilização de equipamentos para as atividades operacionais podendo ser compartilhada com as atividades de conservação ou disponibilizada por contratação sob demanda, desde que observados os tempos de atendimento do item 3.4.3.5.

81. VEÍCULOS OPERACIONAIS ADAPTADOS — PER VOLUME I – ITEM 3.4.3.5

O item 3.4.3.5, Parâmetros Técnicos 2, do PER Volume I menciona alternativamente "veículo operacional adaptado [...] ou carretinha", mas em seguida descreve caminhão com lança. Solicita-se confirmar o entendimento de que a carretinha tipo gaiola, rebocada por veículo operacional, atende ao requisito; de que as especificações de lança se aplicam apenas à opção caminhão; e de que as 3 (três) unidades da Tabela 59 podem combinar as duas soluções. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

O item 3.4.3.5, Parâmetros Técnicos 2, do PER Volume I admite, alternativamente, o veículo operacional adaptado ou a carretinha para a apreensão e o transporte de animais. A carretinha tipo gaiola, rebocada por veículo operacional, atende ao requisito, desde que observe as características funcionais descritas no item (carroceria tipo "gaiola", com 2 compartimentos interligados e tampa basculante para entrada e saída dos animais). As especificações de lança aplicam-se à opção caminhão, e as 3 (três) unidades da Tabela 59 do PER Volume II podem combinar as duas soluções, desde que observados os tempos de atendimento do item 3.4.3.5.

82. PONTOS DE PARADA E DESCANSO — PER VOLUME I – ITENS 3.4.3.6 E 3.4.8; PER VOLUME II – TABELAS 56 E 59

O item 3.4.3.6, Parâmetros Técnicos 5, do PER Volume I estabelece que a área dos PPD "deverá possuir sistema de vigilância e segurança privada", sem definir efetivo, posto ou forma de execução, e o item 3.4.8 não fixa quantitativos para a vigilância patrimonial. Solicita-se confirmar o entendimento de que a exigência é atendida por sistema eletrônico de vigilância – CFTV monitorado 24 horas pelo CCO, alarmes, iluminação e controle de acesso –, com acionamento das equipes operacionais da Concessionária e das autoridades policiais quando necessário, sem obrigatoriedade de posto permanente de vigilante no local. Em caso negativo, favor esclarecer qual o efetivo mínimo exigido por PPD.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

O item 3.4.3.6, Parâmetros Técnicos 1, do PER Volume I determina que os PPDs estejam em conformidade com a legislação vigente durante todo o prazo da Concessão, especialmente a Lei nº 13.103/2015, o Decreto nº 8.433/2015 e a Resolução ANTT nº 6.054/2024. Os arts. 12 e 13 da Resolução ANTT nº 6.054/2024 exigem, no perímetro do PPD e na área de estacionamento de acesso restrito, "vigilância física e remota vinte e quatro horas por dia, sete dias por semana, com verificações regulares". Assim, o uso exclusivo de sistemas eletrônicos (CFTV monitorado pelo CCO, alarmes, iluminação e controle de acesso), ainda que complementado pelo acionamento das equipes operacionais e das autoridades policiais, não atende à exigência de vigilância física.

O PER não fixa efetivo mínimo de segurança por PPD, cabendo à Concessionária dimensionar os recursos necessários ao pleno atendimento das exigências contratuais e regulatórias no estudo previsto no Parâmetro Técnico 8 do item 3.4.3.6, a ser aprovado pela ANTT.

83. FREQUÊNCIA DE RADIOCOMUNICAÇÃO — PER VOLUME I – ITEM 3.4.4.1 (RADIOCOMUNICAÇÃO), ITEM 2

O item 3.4.4.1 (Radiocomunicação), item 2, do PER Volume I estabelece que a frequência da rede da Concessionária é definida no projeto técnico. Solicita-se esclarecer: (i) se a ANTT tem orientação sobre o compartilhamento da rede de rádio da Concessionária com a ANTT e a PRF (mesmo sistema troncalizado ou redes separadas); e (ii) se a Operadora Anterior possui outorga de frequência que possa ser transferida.

RESPOSTA:

Quanto ao item (i), nos termos do item 3.4.4.1, Radiocomunicação, item 8, do PER Volume I, os sítios de telecomunicação implantados e mantidos pela Concessionária deverão ser projetados para uso compartilhado, integrado e seguro, de modo a atender às necessidades operacionais e aos padrões técnicos de comunicação da Concessionária, da ANTT e da PRF. Não há exigência de que as redes compartilhem o mesmo sistema troncalizado: a PRF dispõe de rede própria, para a qual a Concessionária fornecerá ERBs, UCAs e terminais (item 3.4.11.3), devendo disponibilizar espaço em seus sítios para essas estações (item 3.4.4.1, Radiocomunicação, item 9).

Quanto ao item (ii), a obtenção da outorga de uso de radiofrequência é de responsabilidade da Concessionária junto à Anatel, e o PER não prevê a transferência de outorgas da Operadora Anterior. Acerca dos dados solicitados, todas as informações disponíveis aos licitantes podem ser consultadas na página do processo licitatório da ANTT / Data Room. Esclarece-se que, sem prejuízo da publicação dos documentos disponíveis, as Proponentes deverão realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita. Por fim, salienta-se que os estudos e dados fornecidos pelo Poder Concedente possuem caráter meramente referencial e não vinculativo.

84. USO DE SÍTIOS DA PRF — PER VOLUME I – ITEM 3.4.4.1 (RADIOCOMUNICAÇÃO), ITEM 8

O item 3.4.4.1 (Radiocomunicação), item 8, do PER Volume I permite que a Concessionária utilize sítios em que a PRF já opera rede de rádio, assumindo sua infraestrutura e manutenção. Solicita-se esclarecer: (i) quais sítios de rádio da PRF existem no trecho, com localização, altura de torre e situação fundiária; e (ii) se, ao assumi-los, a Concessionária responde também pela energia e pelos equipamentos da PRF instalados.

RESPOSTA:

Quanto ao item (i), o PER não relaciona os sítios de radiocomunicação da PRF existentes no trecho, nem suas alturas de torre ou sua situação fundiária. Acerca dos dados solicitados, todas as informações disponíveis aos licitantes podem ser consultadas na página do processo licitatório da ANTT / Data Room. Esclarece-se que, sem prejuízo da publicação dos documentos disponíveis, as Proponentes deverão realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita. Por fim, salienta-se que os estudos e dados fornecidos pelo Poder Concedente possuem caráter meramente referencial e não vinculativo.

Quanto ao item (ii), nos termos do item 3.4.4.1, Radiocomunicação, item 8, do PER Volume I, "nos trechos rodoviários onde a PRF já possua rede de radiocomunicação em operação, havendo convergência técnica entre estes órgãos policiais e Concessionária, esta pode implantar estruturas de telecomunicações nos sítios já utilizados pela PRF e assumir a infraestrutura, manutenção e conservação". Trata-se, portanto, de faculdade da Concessionária. Se ela optar por implantar estruturas nesses sítios, será responsável pela infraestrutura, pela manutenção, pela conservação e pela energia elétrica dos sítios de telecomunicação.

Essa responsabilidade não alcança os equipamentos de radiocomunicação da PRF instalados nos sítios (UCAs, ERBs e terminais). O item 3.4.11.3 do PER Volume I prevê, para esses equipamentos, apenas o fornecimento, "para a comunicação exclusiva da PRF", quando relacionados no PER Volume II. A Concessionária também deve disponibilizar espaço em seus sítios de telecomunicação para a instalação das ERBs e UCAs da PRF, conforme o item 9 do item 3.4.4.1.

Essa interpretação decorre da diretriz do Ministério dos Transportes que limita a 0,5% o impacto tarifário dos itens da PRF nos novos projetos de concessão. A diretriz consta na Nota Informativa nº 61/2023/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR, encaminhada pelo Ofício-Circular nº 933/2023/SNTR e retificada pelo Ofício-Circular nº 941/2023/SNTR. Para os Sistemas de Comunicação, essas normas consideram "apenas a infraestrutura da telefonia e radiocomunicação móvel nos veículos e fixa nas edificações (desconsiderar manutenção e conservação)". Para os veículos, consideram "apenas fornecimento da quantidade prevista (desconsiderar custos de manutenção, combustíveis, seguros e similares)". Assim, não cabe à Concessionária a manutenção dos equipamentos de propriedade da PRF.

Quanto à energia, a Concessionária não é responsável pela energia elétrica das edificações da PRF. O item 3.1.8 do PER Volume I atribui à Concessionária os custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes dentro da faixa de domínio, "exceção feita às edificações da PRF". Além disso, a diretriz ministerial desconsidera os itens de pagamento de energia e conexão de internet no tocante à infraestrutura geral das edificações da PRF. Não é obrigação da Concessionária a manutenção das Unidades Operacionais e Delegacias da PRF, nem o custeio da energia dessas edificações. Esse custeio também não decorre da assunção dos sítios de radiocomunicação. Na hipótese de a Concessionária implantar estruturas nos sítios já utilizados pela PRF, a energia desses sítios de telecomunicação ficará a cargo da Concessionária, assim como a manutenção.

85. INFRAESTRUTURA PARA ESTAÇÕES RÁDIO-BASE — PER VOLUME I – ITEM 3.4.4.1, ITEM 9

O item 3.4.4.1 (Radiocomunicação), item 9, do PER Volume I prevê que a Concessionária ceda espaço em seus sítios para ERBs e UCAs da PRF. Solicita-se esclarecer de quem é a responsabilidade por operação, manutenção, reposição e energia desses equipamentos após a entrega das ERBs, UCAs e terminais à PRF.

RESPOSTA:

Nos termos do item 3.4.11.3 do PER Volume I, a obrigação da Concessionária consiste no fornecimento de Unidades Controladoras de Áreas (UCAs), Estações Radiobase (ERBs) e Terminais, destinados à comunicação exclusiva da PRF, quando relacionados no PER Volume II. Além disso, a Concessionária deve disponibilizar espaço em seus sítios de telecomunicação para a instalação das ERBs e UCAs (item 3.4.4.1, Radiocomunicação, item 9). O item 3.4.11.3 não prevê operação, manutenção nem reposição desses equipamentos pela Concessionária após a entrega.

A diretriz ministerial limita a 0,5% o impacto tarifário dos itens da PRF nos novos projetos de concessão (Nota Informativa nº 61/2023/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR, encaminhada pelo Ofício-Circular nº 933/2023/SNTR e retificada pelo Ofício-Circular nº 941/2023/SNTR). Conforme essa diretriz de Política Pública do Ministério dos Transportes, não é obrigação da Concessionária manter as estruturas e os equipamentos da PRF. Assim, depois de entregues à PRF, a operação, a manutenção e a reposição das UCAs, das ERBs e dos terminais não são de responsabilidade da Concessionária.

Quanto à energia elétrica, o item 3.1.8 do PER Volume I estabelece que os custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação "estarão a cargo da Concessionária, exceção feita às edificações da PRF". Dessa forma, o consumo de energia das edificações da PRF não é obrigação da Concessionária.

86. INTEROPERABILIDADE DOS SISTEMAS — PER VOLUME I – ITENS 3.4.5.1 (PADRÃO) E 3.4.5.2

Os itens 3.4.5.1 e 3.4.5.2 do PER Volume I exigem a interoperabilidade dos sistemas automáticos. Solicita-se esclarecer: (i) se a homologação dos leitores e do OCR dos pórticos é feita pela ANTT ou por entidade designada; e (ii) qual o prazo médio desse rito, para fins de cronograma de entrada em operação.

RESPOSTA:

Nos termos do item 3.4.5.1 do PER Volume I (Padrão dos Sistemas Automático e Semiautomático), os sistemas de cobrança deverão ser padronizados para que ocorra interoperabilidade com os demais sistemas existentes, e os equipamentos terão sua frequência de transmissão e protocolo de comunicação padronizados pela ANTT. Não estão previstas praças de pedágio para este projeto de concessão. O Sistema de Arrecadação previsto contempla somente os pórticos de livre passagem (Free Flow). Para estes, os ritos e requisitos são definidos pelo CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN. Neste sentido, recomenda-se a consulta à RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 1.013, DE 14 DE OUTUBRO DE 2024 ou normativo que vier a substitui-la.

87. POSTOS DE PESAGEM EXISTENTES — PER VOLUME I – ITEM 3.4.6.1

O item 3.4.6.1, Escopo 3, do PER Volume I determina a assunção e a operação dos postos de pesagem existentes "regularmente aferidos e operados por autoridade rodoviária". Todos os PPVf da Tabela 66 do PER Volume II, porém, estão classificados como "Demolir", com marco "R" no 24º mês da Tabela 56, e a fiscalização de peso passará a ser feita pelo sistema HS-WIM (Tabelas 59 e 67). Diante disso, solicita-se: (i) informar se os PPVf da Tabela 66 encontram-se, nesta data, regularmente aferidos e em operação pela autoridade rodoviária; (ii) confirmar o entendimento de que, a partir da Data da Assunção, a Concessionária não está obrigada a assumir, operar, manter em funcionamento ou reformar os PPVf destinados à demolição, não se aplicando a esses postos o item 3.4.6.1, Escopo 3 e Parâmetros Técnicos 10, e o item 3.1.7 do PER Volume I; (iii) confirmar que a Concessionária poderá antecipar a implantação e a operação do HS-WIM, inclusive desde a Data da Assunção, sendo essa a única obrigação relativa à fiscalização de peso; e (iv) confirmar que a demolição dos PPVf poderá ocorrer a qualquer momento até o 24º mês, conforme o marco "R" da Tabela 56.

RESPOSTA:

Em atendimento aos questionamentos, esclarece-se, que:

i) ii) e iv) Não existem Postos de Pesagem Fixos atualmente em operação e a serem demolidos no âmbito do projeto da Rota 2 de julho, razão pela qual a Tabela 66 do Apêndice D do PER – Volume II será excluída.

iii) O entendimento está parcialmente correto. A Tabela 50 do PER Volume II estabelece apenas o prazo máximo para a implantação operacional do HS-WIM, que é de 12 meses contados do início da concessão.

88. OPERAÇÃO E QUANTITATIVOS DE PESAGEM — PER VOLUME I – ITEM 3.4.6.1, ESCOPO, ITEM 3; PER VOLUME II – TABELA 66

O item 3.4.6.1, Escopo, item 3, do PER Volume I determina que os postos de pesagem existentes, aferidos e operados por autoridade rodoviária, sejam assumidos desde o início, e que os equipamentos inoperantes sejam restabelecidos em 12 meses. Solicita-se esclarecer: (i) quais dos 4 PPVf previstos no PER Volume II estão atualmente em operação, com quais balanças, sistema de OCR e certificação do INMETRO; e (ii) se, para os postos cuja substituição ou desativação está prevista no cronograma, a obrigação de restabelecer os equipamentos em 12 meses se mantém. Este pedido complementa o pedido nº 87, relativo aos PPVf destinados à demolição.

RESPOSTA:

Não existem Postos de Pesagem Veicular Fixos atualmente em operação e a serem demolidos no âmbito do projeto da Rota 2 de julho, razão pela qual a Tabela 66 do Apêndice D do PER – Volume II será excluída.

89. VIDA ÚTIL DE EQUIPAMENTOS DE PESAGEM — PER VOLUME I – ITEM 3.4.6.1, PARÂMETROS TÉCNICOS, ITEM 8

O item 3.4.6.1, Parâmetros Técnicos, item 8, do PER Volume I estabelece que os equipamentos de pesagem não podem ter idade superior à vida útil informada para depreciação. Solicita-se esclarecer: (i) se, para os equipamentos existentes assumidos, a idade é contada da aquisição original ou da Data da Assunção; e (ii) se há tabela de vida útil de referência da ANTT para ITS e pesagem.

RESPOSTA:

(i) Não existem Postos de Pesagem Veicular Fixos atualmente em operação e a serem demolidos no âmbito do projeto da Rota 2 de julho, razão pela qual a Tabela 66 do Apêndice D do PER – Volume II será excluída.

(ii) A ANTT não possui uma tabela de vida útil de referência para ITS e pesagem ante a diversidade de equipamentos e a possibilidade de atualizações quanto à tecnologias e materiais utilizados. A concessionária deverá manter o cadastro dos equipamentos implantados na rodovia com monitoramento específico da sua vida útil conforme os termos dos fabricantes ou dos normativos nacionais aplicáveis.

90. COBERTURA DE CONECTIVIDADE — PER VOLUME I – ITEM 3.4.7.2

O item 3.4.7.2 do PER Volume I exige que a conectividade cubra 100% da rodovia até o 36º mês, com projeto entregue até o 12º mês. Solicita-se esclarecer: (i) se solução baseada em operadoras de telefonia móvel (contratação ou parceria) atende ao item, ou se é exigida rede própria; e (ii) qual a métrica de "cobertura de 100%" (nível de sinal, taxa mínima, medição por drive test).

RESPOSTA:

Quanto ao item (i), o entendimento está correto. O item 3.4.7.2 do PER Volume I exige a disponibilização de rede de comunicação sem fio adequada, sem impor a implantação de rede própria. Soluções baseadas em operadoras de telefonia móvel, por contratação ou parceria, podem ser adotadas, desde que atendidos os Parâmetros Técnicos do item, inclusive o monitoramento por telemetria integrado ao SGO, e a disponibilidade da Tabela 1 do item 3.4.12, e desde que a solução conste do projeto a ser apresentado até o 12º mês e aprovado pela ANTT.

Quanto ao item (ii), a cobertura de 100% da rodovia deverá assegurar, em toda a extensão do Sistema Rodoviário, sinal com qualidade mínima para o envio de mensagens de voz e texto, imagens e vídeos (Parâmetros Técnicos 2), e a comunicação imediata do usuário com a Concessionária (Parâmetros Técnicos 5). A metodologia de aferição deverá ser proposta no projeto de conectividade, para aprovação da ANTT.

91. TECNOLOGIA DE COMUNICAÇÃO — PER VOLUME I – ITEM 3.4.11.3

O item 3.4.11.3, Parâmetros Técnicos, item 1, do PER Volume I determina que UCAs, ERBs e terminais sigam "a tecnologia adotada pela PRF à época da aquisição". Solicita-se esclarecer: (i) qual tecnologia a PRF adota atualmente (padrão, faixa de frequência, fabricante de referência); e (ii) se existe especificação técnica ou ata de registro de preços da PRF que sirva de referência.

RESPOSTA:

Quanto ao item (i): A tecnologia de radiocomunicação adotada pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) é fundamentada em padrões internacionais de comunicação digital de missão crítica de padrão aberto (como a tecnologia TETRA ou equivalentes interoperáveis), operando em faixas de frequência de UHF especificamente destinadas e licenciadas pela ANATEL.

Quanto ao item (ii): As referências de especificações técnicas, padrões de criptografia e arquitetura de rede seguem as diretrizes estabelecidas pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública para as forças federais. Eventuais especificações detalhadas, termos de referência ou Atas de Registro de Preços vigentes para a aquisição de UCAs, ERBs e terminais móveis/portáteis devem ser consultados diretamente nos portais de transparência e compras do Governo Federal ou solicitados formalmente à própria PRF, tendo em vista que tais documentos são atualizados periodicamente conforme a evolução tecnológica e o planejamento plurianual da instituição.

92. DISPONIBILIDADE E REPARO DE SISTEMAS — PER VOLUME I – ITEM 3.4.12, TABELA 1

A Tabela 1 do item 3.4.12 do PER Volume I fixa a disponibilidade e o prazo de reparo por sistema. Solicita-se esclarecer a partir de quando a disponibilidade da Tabela 1 é aferida para os equipamentos existentes assumidos: na Data da Assunção, ao fim do prazo de restabelecimento ou após a aceitação pela ANTT.

RESPOSTA:

Para os equipamentos existentes assumidos, a disponibilidade da Tabela 1 do item 3.4.12 do PER Volume I é aferida a partir do término do prazo de restabelecimento previsto no PER (por exemplo, 60 dias para o SCV, nos termos do item 3.4.2.8, Escopo 2). Para os sistemas a implantar, a aferição inicia-se a partir do prazo de implantação previsto na Tabela 56 do PER Volume II ou da entrada em operação, o que ocorrer primeiro. A aferição não depende de aceitação formal da ANTT.

93. RELATÓRIO DE RISCOS IMINENTES — PER VOLUME I – ITEM 4.3.1, 3.1.2, TABELA, ITENS 7 E 11

Solicita-se informar o prazo de apresentação do Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego e se coincide com o Cadastro Inicial, e confirmar que a sinalização e os dispositivos nos Pontos Críticos são exigíveis apenas para os pontos identificados nesse relatório, com prazo contado de sua apresentação.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia está previsto no item 4.3.1 do PER – Volume I, no âmbito dos Relatórios de Cadastros Iniciais, cuja apresentação à ANTT deverá ocorrer até o final do 12º mês da Concessão, conforme disposto no item 4.3.

Quanto à sinalização vertical de segurança e aos dispositivos de proteção nos Pontos Críticos, deverão ser observadas as exigências e os prazos estabelecidos nos Parâmetros de Desempenho 7 e 11 do item 3.1.2 do PER – Volume I, que preveem o atendimento até o final do 12º mês da Concessão, considerando os pontos identificados no Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia ou em relatório similar previsto em regulamento.

Adicionalmente, o Procedimento 22 do mesmo item prevê, para a Fase de Recuperação, a implantação de sinalização ostensiva nos pontos de atenção da rodovia, incluindo os Pontos Críticos, mediante utilização de tecnologias e equipamentos modernos, observados os prazos e as condições aplicáveis a essa fase.

Dessa forma, não se confirma o entendimento de que os prazos de implantação sejam contados a partir da apresentação do referido relatório, uma vez que o PER estabelece marcos próprios para o cumprimento dessas obrigações, sem prejuízo das demais exigências de segurança viária aplicáveis ao Sistema Rodoviário.

94. PERIODICIDADE DE RELATÓRIOS TÉCNICOS — PER VOLUME I – ITEM 4.4 METODOLOGIA, ITEM 5

Solicita-se confirmar: (i) que a periodicidade anual do item 4.4 do PER Volume I refere-se à entrega dos relatórios, prevalecendo as periodicidades específicas de cada levantamento (avaliação deflectométrica ao final da Recuperação e a cada 5 anos; microtextura em 20% da extensão); (ii) que o IFI será verificado apenas nos segmentos em que a microtextura for medida; (iii) que as inspeções de OAE seguem as periodicidades da norma aplicável, informando se prevalece a DNIT 010/2004-PRO ou a ABNT NBR 9452 vigente; e (iv) que nenhum levantamento tem periodicidade semestral.

RESPOSTA:

A periodicidade anual estabelecida no item 4.4 do PER – Volume I refere-se à entrega dos Relatórios de Monitoração, devendo ser observadas as metodologias, abrangências e periodicidades específicas previstas para cada levantamento. Para a avaliação deflectométrica, aplica-se a periodicidade estabelecida no item 3.1.1 do PER – Volume I, com realização ao final da fase de Recuperação, a cada cinco anos durante a fase de Manutenção e no ano de recebimento final da Concessão. Quanto à microtextura, deverá ser avaliada em 20% da extensão da rodovia, nos segmentos considerados críticos.

A aferição do Índice de Atrito Internacional (IFI) deverá observar a metodologia prevista no item 3.1.1 do PER – Volume I, considerando os resultados dos levantamentos de macrotextura e microtextura nos segmentos avaliados, sem prejuízo da abrangência específica exigida para cada levantamento.

As inspeções e classificações das Obras de Arte Especiais (OAEs) deverão observar o item 3.1.3 do PER – Volume I, que remete à Norma DNIT 010/2004-PRO ou à norma que venha a substituí-la, em sua versão atualizada. Deverão ser observadas, ainda, as normas pertinentes da ABNT, conforme previsto no item 4.4.3 do PER – Volume I, inclusive quanto aos procedimentos e às periodicidades aplicáveis.

Esclarece-se que o item 4.4 do PER – Volume I estabelece periodicidade anual para a entrega dos Relatórios de Monitoração, não impondo, por si só, a realização semestral dos levantamentos. Para cada levantamento, deverão ser observadas as periodicidades específicas previstas no PER e nas normas técnicas aplicáveis.

95. CERTIFICAÇÃO ISO 55001 — PER VOLUME I – ITENS 4.10 E 4.10.4

O item 4.10 do PER Volume I atribui à Concessionária a obtenção e a apresentação à ANTT da certificação ISO 55001, sem fixar prazo, e o item 4.10.4 prevê a conclusão da implantação dos subsistemas do SIGACO (Fase 3) em até 24 meses do início da Concessão. Considerando que a certificação pressupõe o sistema de gestão de ativos implantado e em funcionamento, com ciclo completo de monitoramento, auditoria interna e análise crítica pela direção, solicita-se confirmar o entendimento de que o prazo para apresentação da certificação ISO 55001 é de até 36 meses do início da Concessão, ou seja, 12 meses após a conclusão da Fase 3. Em caso negativo, favor esclarecer qual o prazo exigido.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o prazo para obtenção e apresentação à ANTT da certificação ISO 55001 deverá respeiar o prazo máximo de 12 meses após a conclusão da Fase 3 de implantação dos subsistemas do SIGACO, ou seja, em até 36 meses a partir da Data da Assunção.

96. TRECHOS E QUANTITATIVOS DE OBRAS — PER VOLUME II – TABELA 1; TABELA 5; TABELA 6; TABELA 8

Solicita-se: (i) confirmar que o trecho da BR-116/BA entre os km 827,5 e 837,2, travessia urbana de Vitória da Conquista, não integra o Sistema Rodoviário; (ii) informar qual extensão é a base para metas percentuais e frequências por km, considerando os valores distintos da Tabela 5; (iii) corrigir os marcos quilométricos dos segmentos 116BBA0792 e 116BBA0810 na Tabela 6; e (iv) esclarecer o código 116BBA0965, utilizado nas Tabelas 7 e 8 e ausente da Tabela 57.

RESPOSTA:

Confirma-se que o trecho da BR-116/BA compreendido entre os km 827,5 e 837,2, correspondente à travessia urbana de Vitória da Conquista, não integra o Sistema Rodoviário objeto da Concessão. O Anel Rodoviário de Vitória da Conquista, por sua vez, integra o escopo da Concessão, conforme indicado no PER – Volume II.

As diferenças de extensão apresentadas na Tabela 5 do PER – Volume II decorrem da utilização de referenciais distintos: Sistema Nacional de Viação (SNV), marcos quilométricos e estaqueamento de engenharia. Para fins de aferição das metas percentuais e das obrigações estabelecidas por quilômetro, deverão ser observados os referenciais e critérios de cálculo previstos no PER para cada obrigação.

Esclarece-se que foi identificado erro material na Tabela 6 do PER – Volume II, referente aos segmentos SNV 116BBA0792 e 116BBA0810, cujos marcos quilométricos e extensões serão retificados. O segmento 116BBA0792 compreende os km 562,980 a 566,961, com extensão de 3,981 km, enquanto o segmento 116BBA0810 compreende os km 566,961 a 589,100, com extensão de 22,139 km.

Por fim, esclarece-se que a indicação do código SNV 116BBA0965 nas Tabelas 7 e 8 do PER – Volume II decorre de erro material, sendo o código correto 116BBA0970. As referidas tabelas serão objeto de retificação.

97. CADASTROS E DOCUMENTAÇÃO DA RODOVIA — PER VOLUME II ITEM 2.4 E 22.4.2(I)(C) PER VOLUME I – ITEM 4.9

Solicita-se disponibilizar, ou indicar onde se encontram nos documentos do Edital: (i) o Cadastro Geral da Rodovia e os vídeo-registros; (ii) os levantamentos utilizados nos estudos (IRI, ATR, trincas, deflexões, ICP, inventário e inspeções de OAE, drenagem e OAC, classificação de risco de terraplenos, sinalização e dispositivos); e (iii) os últimos relatórios de monitoração disponíveis, em especial de terraplenos e contenções. Solicita-se ainda informar se esse cadastro, imagens orbitais ou mapeamento móvel podem substituir o recobrimento aerofotogramétrico exigido para o SIG. Quanto aos relatórios de monitoração de terraplenos e estruturas de contenção referidos na subcláusula 22.6.5(v) do Contrato, remete-se também ao pedido nº 51.

RESPOSTA:

Esclarece-se que os estudos, levantamentos e informações cadastrais disponíveis encontram-se publicados no sítio eletrônico da ANTT, junto à documentação do Edital de Concessão, no diretório “Estudos de Viabilidade > 2 – Cadastro Geral > Planilhas de Cadastro”.

Ressalta-se que as informações disponibilizadas possuem caráter referencial e não vinculativo, cabendo à Concessionária realizar os levantamentos e estudos complementares necessários ao atendimento dos requisitos técnicos e das obrigações estabelecidas no PER e nos demais documentos contratuais.

99. DEMOLIÇÃO DE PRAÇAS DE PEDÁGIO — PER VOLUME II – TABELA 56 MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 19.5.2

A subcláusula 19.5.2 do Contrato estabelece que a demolição das praças de pedágio existentes deverá ser realizada "no prazo previsto no PER", e a Tabela 56 do PER Volume II indica o marco "R" (Demolição de Edificações e/ou Remoção de Equipamentos) na coluna de 36 meses para o item 3.4.5.1. Solicita-se confirmar o entendimento de que o prazo-limite para a demolição das praças de pedágio relacionadas na Tabela 62 é o 36º mês contado da Data da Assunção, podendo a Concessionária executá-la, a seu critério, a qualquer momento até essa data. Em caso negativo, favor esclarecer. Este pedido complementa o pedido nº 41, relativo ao início da cobrança da Tarifa de Pedágio nas praças existentes.

RESPOSTA:

O entendimento está correto. A Tabela 56 do PER Volume II indica o marco "R" (Demolição de Edificações e/ou Remoção de Equipamentos) no 36º mês para o item 3.4.5.1, de modo que a demolição das praças de pedágio relacionadas na Tabela 62 deverá estar concluída até o 36º mês, contado da Data da Assunção, podendo a Concessionária executá-la antes desse prazo, a seu critério. Ressalta-se que a cobrança da Tarifa de Pedágio por meio do Sistema Free-Flow está prevista para o 6º mês (Tabela 56), e que a demolição deverá ser executada sem prejuízo da segurança e da fluidez do tráfego.

100. LOCALIZAÇÃO DE PÓRTICOS FREE FLOW — PER VOLUME II – TABELAS 56, 62 E 63; PER VOLUME I – ITENS 3.1.7 E 3.4.5.2

Sete pórticos Free Flow da Tabela 63 do PER Volume II (FF_1, FF_2, FF_4, FF_6, FF_8, FF_10 e FF_12) estão nas mesmas coordenadas das praças de pedágio da Tabela 62, classificadas como "Demolir". Solicita-se confirmar o entendimento de que a Concessionária poderá, mediante aprovação da ANTT, preservar e utilizar parte das estruturas das praças (edificações de apoio, salas técnicas, infraestrutura elétrica e de dados) como sala de equipamentos, abrigo e apoio aos sistemas Free Flow, procedendo à demolição apenas das demais estruturas, e de que essa demolição parcial

atende ao marco "R" do item 3.4.5.1 da Tabela 56. Em caso negativo, favor esclarecer. Este pedido complementa os pedidos nº 41 e 99.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

A previsão de demolição das praças de pedágio da Tabela 62 do PER Volume II não impede a avaliação de alternativas técnicas que contemplem o aproveitamento parcial de estruturas e instalações existentes (edificações de apoio, salas técnicas e infraestrutura elétrica e de dados) para apoio à operação dos sistemas Free-Flow, desde que demonstrada a sua adequação técnica, funcional e operacional e removidos os elementos físicos que interfiram na segurança e na fluidez do tráfego. O aproveitamento deverá ser submetido à avaliação e aprovação prévia da ANTT, observados o Contrato e o PER.

O atendimento do marco "R" do item 3.4.5.1 da Tabela 56 do PER Volume II mediante demolição parcial será avaliado pela ANTT na aprovação do projeto.

101. PONTOS DE PARADA E DESCANSO — PER VOLUME II – APÊNDICE D, ITEM C, TABELA 64

O item C do Apêndice D do PER Volume II (Localização das Edificações Operacionais) relaciona os Pontos de Parada e Descanso (PPD). A Tabela 64, contudo, não indica a localização de cada PPD. Solicita-se informar a localização de cada Ponto de Parada e Descanso (PPD) relacionado na Tabela 64 do PER Volume II.

RESPOSTA:

Nos termos do item 3.4.3.6 do PER Volume I, a Concessionária deverá desenvolver estudo, no prazo de 12 meses, contemplando a definição dos locais de implantação dos PPDs e das respectivas distribuições das vagas (Parâmetro Técnico 8). A escolha dos locais deverá considerar "a combinação dos critérios de demanda e abrangência ao longo de todo o sistema rodoviário" (Parâmetro Técnico 9). Os PPDs devem ser posicionados próximos a retornos, de forma a facilitar o acesso aos usuários que trafeguem em ambos os sentidos da rodovia (Parâmetro Técnico 10). As vagas devem ser distribuídas proporcionalmente ao volume de veículos comerciais (Parâmetro Técnico 11).

O estudo específico deverá ser aprovado pela ANTT, que autorizará a instalação dos PPDs (Parâmetro Técnico 12). A implantação dos 3 (três) PPDs deverá ocorrer até o 24º mês, conforme o item 3.4.3.6 da Tabela 56 do PER Volume II.

102. LOCALIZAÇÃO DOS POSTOS DE PESAGEM — PER VOLUME II – APÊNDICE D, ITEM F, TABELA 67

O item F do Apêndice D do PER Volume II (Localização das Edificações Operacionais) relaciona os Pontos de Pesagem Veicular (HS-WIM). A Tabela 67, contudo, não indica a localização de cada Ponto de Pesagem Veicular (HS-WIM). Solicita-se informar a localização de cada Ponto de Pesagem Veicular (HS-WIM) relacionado na Tabela 67 do PER Volume II.

RESPOSTA:

As localizações dos 5 (cinco) Pontos de Pesagem Veicular com sistema HS-WIM não estão definidas nos documentos licitatórios. Nos termos do item 3.4.6.1, Escopo 2, do PER Volume I, a implantação de novos postos de pesagem deverá ser precedida de estudo realizado pela Concessionária e avaliado pela ANTT, que justifique a sua localização. Por essa razão, a Tabela 67 do PER Volume II indica as localizações como "a definir". A implantação deverá ocorrer até o 24º mês, conforme a Tabela 56 do PER Volume II.

103. CUSTOS DE ENERGIA E OPEX NO MEF — MEF – ABAS $CONSUMO, $CONSUMO ENERGIA, OPEX E AUX_BASE

Solicita-se indicar: (i) onde estão considerados no Modelo Econômico-Financeiro de referência os custos de energia e demais consumos do CCO e o consumo de energia dos equipamentos e sistemas operacionais (pórticos de free flow, CFTV, PMV, HS-WIM e radiocomunicação), que não constam da aba $Consumo Energia; e (ii) qual Resolução Homologatória da Coelba foi utilizada na tarifa de R$ 1,0577/kWh, e se o reajuste tarifário de 2026 foi considerado.

RESPOSTA:

Quanto ao item (i), a aba $Consumo do Modelo Econômico-Financeiro de referência apresenta as estimativas de custos de energia elétrica associadas às edificações operacionais e aos respectivos equipamentos e sistemas. Em razão do nível de detalhamento típico dos estudos de viabilidade, algumas premissas e custos podem estar agregados ou distribuídos em outras rubricas do modelo.

Quanto ao item (ii), a tarifa de energia considerada no modelo corresponde à estabelecida pela Resolução Homologatória da ANEEL vigente na data-base dos estudos (janeiro de 2026).

Por fim, salienta-se que os estudos e dados fornecidos pelo Poder Concedente possuem caráter meramente referencial e não vinculativo, devendo as Proponentes realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita.

104. PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS NO MEF — MEF ANP – LEVANTAMENTO DE PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS

O Modelo Econômico-Financeiro de referência adota, para os combustíveis da frota operacional, preços da tabela SICRO de janeiro de 2026: gasolina R$ 5,10/l (M0039) e óleo diesel R$ 5,4415/l (M0043). Esses valores divergem de forma significativa dos preços efetivamente praticados na Bahia: o Levantamento de Preços de Combustíveis da ANP registra, em Feira de Santana e Vitória da Conquista (setembro e outubro de 2026), gasolina comum a R$ 6,57/l e óleo diesel S-10 entre R$ 7,15/l e R$ 8,10/l – diferenças da ordem de 29% e 40%, respectivamente. A frota operacional da Concessionária abastece a preço de bomba, e a subestimação desse insumo compromete a aderência do OPEX de referência. Solicita-se: (i) esclarecer a origem e o critério dos preços adotados e se correspondem ao preço de bomba na Bahia, com todos os tributos incidentes; e (ii) confirmar que esses preços não serão utilizados como parâmetro de custo em eventuais recomposições do equilíbrio econômico-financeiro.

RESPOSTA:

Quanto ao item (i), os custos de combustíveis da frota operacional foram estimados com base nos valores de referência das tabelas do SICRO para o Estado da Bahia, na data-base dos estudos (janeiro de 2026). Salienta-se que os estudos e dados fornecidos pelo Poder Concedente possuem caráter meramente referencial e não vinculativo, devendo as Proponentes realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita.

Quanto ao item (ii), o entendimento está correto: os valores do Modelo Econômico-Financeiro de referência não serão utilizados como parâmetro de custo em eventuais recomposições do equilíbrio econômico-financeiro, que observarão a metodologia prevista no Contrato.

105. QUANTITATIVOS DE PISTAS E MARGINAIS NO MEF — MEF – ABA $PISTAS E MARGINAIS

Na aba "$Pistas e Marginais" do Modelo Econômico-Financeiro de referência (arquivo "MEF_02_de_Julho_01.09.2026_V4"), as obras de melhorias relativas à implantação das vias marginais MG2.01 a MG2.35 não apresentam valores para os serviços de sinalização vertical. Solicita-se esclarecer se a sinalização vertical das novas vias marginais será implantada pela administração municipal de cada trecho. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o entendimento não está correto. A implantação da sinalização vertical das vias marginais previstas no PER constitui obrigação da Concessionária, devendo atender aos parâmetros técnicos e de desempenho estabelecidos no PER e às normas aplicáveis. Ressalta-se que os custos apresentados no Modelo Econômico-Financeiro (MEF) possuem caráter referencial e não vinculativo, conforme disposto na subcláusula 2.5.1 do Edital, cabendo aos Proponentes dimensionar os recursos necessários ao cumprimento das obrigações contratuais, nos termos da subcláusula 2.6 do Edital.

PROTOCOLO: 50505.163641/2026-17

Recebido em 14 de outubro de 2026 - 00:00:00

1. REPROGRAMAÇÃO DO CRONOGRAMA DE OBRAS — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 5.3, 7.5, 8.1.10 E 30.7; PER VOLUME I, ITEM 4.7; PER VOLUME II, ITENS 3.2.1 E 3.2.2 E TABELA 63; ACÓRDÃO Nº 2337/2026-TCU-PLENÁRIO

O cronograma de obras do PER Volume II foi definido na estruturação da Concessão. No curso da execução do Contrato, com o detalhamento dos projetos, o licenciamento ambiental e demais autorizações necessárias e o planejamento das intervenções, podem surgir razões técnicas e de interesse dos usuários para ajustar a sequência de execução das obras vincendas, sem redução de quantitativos nem alteração do escopo essencial das intervenções. A regulamentação da ANTT reconhece essa possibilidade ao prever a reprogramação de obras "em função da necessidade de adequação do planejamento de intervenções às necessidades dos usuários" (Resolução ANTT nº 6.000/2022, art. 1º, parágrafo único, inciso XXII). Nesse contexto, o PER Volume II prevê a conclusão, no 3º Ano de Concessão, de diversas Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, a exemplo das duplicações da BR-116/BA entre o km 782,360 e o km 818,520 (PER Volume II, Tabela 7), das faixas adicionais e vias marginais no Anel Rodoviário (PER Volume II, Tabelas 9 e 11) e dispositivos em desnível concentrados na região urbana de Vitória da Conquista. Nessas condições, a execução simultânea dessas frentes no prazo previsto poderia, em determinadas circunstâncias, gerar impactos relevantes à fluidez e à segurança do tráfego e à adequada sequência das intervenções. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Entendemos que a reprogramação de obras vincendas, por antecipação ou postergação, prevista na regulamentação da ANTT (Resolução ANTT nº 6.000/2022, art. 1º, parágrafo único, inciso XXII) está compreendida na "forma prevista em regulamento da ANTT" a que se refere a subcláusula 8.1.10 do Contrato. Assim, caso a Concessionária demonstre, mediante justificativa técnica, que a execução escalonada das obras se mostra mais adequada às necessidades e ao interesse dos usuários, inclusive considerando aspectos como fluidez e segurança do tráfego municipal, tempo de viagem, custos operacionais e emissões, por estudo técnico de impacto ao usuário, poderá, inclusive por ocasião da apresentação do Planejamento de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia, submeter à ANTT proposta de reprogramação dessas obras, sem redução de quantitativos e mantidos o escopo essencial e os parâmetros de desempenho aplicáveis nem alteração de especificações e sem inclusão de novas obras, para deliberação por termo aditivo, nas hipóteses do art. 27-E da Resolução pela ANTT, na forma da regulamentação vigente nº 5.950/2021, antes do vencimento dos prazos originais. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Caso a Concessionária demonstre, mediante justificativa técnica, que a execução escalonada das obras se mostra mais adequada às necessidades e ao interesse dos usuários, inclusive considerando aspectos como fluidez e segurança do tráfego municipal e tempo de viagem, por meio de estudo técnico de impacto ao usuário, poderá, submeter à ANTT, quando da apresentação do Planejamento de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia, proposta de reprogramação dessas obras, mantidos os quantitativos, o escopo essencial, as especificações e os parâmetros de desempenho aplicáveis. Na avaliação da proposta, a ANTT poderá aplicar, para fins de reequilíbrio contratual, os Fatores A e D relativos a cada intervenção a ser reprogramada.

2. SOLO MASSAPÊ E AMBIENTE REGULATÓRIO EXPERIMENTAL — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 22.3.1, (I), 22.6.2, (III), E 23.4.2, (V); PER VOLUME I, ITENS 3.1.1 E 4.6; PER VOLUME II, ITEM 3.2.4, B.2, E TABELA 55; ESTUDOS DE VIABILIDADE, ESCOPO 2.6; ACÓRDÃO Nº 2337/2026-TCU- PLENÁRIO; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.000/2022, ART. 228; RESOLUÇÃO ANTT Nº 5.999/2022, ARTS. 2º, § 4º, E 18, § 5º; CONTRATOS DE CONCESSÃO DOS EDITAIS ANTT Nº 1/2025 (BR-040/495/MG/RJ) E Nº 1/2024 (BR-381/MG)

O PER Volume II prevê a reconstrução do pavimento em solos moles na BR-324/BA, do km 545,300 ao km 601,260, nos dois sentidos, entre o 3º e o 6º Ano de Concessão, cabendo à Concessionária "identificar, projetar e executar as intervenções necessárias à superação de patologias decorrentes de insuficiência de capacidade de suporte dos solos de fundação", "nos termos do contrato e da regulação vigente" (PER Volume II, item 3.2.4, B.2, e Tabela 55). O relatório de geologia e geotecnia que instruiu o Edital registra a ocorrência de solo massapê, de natureza expansiva, "entre os km 547 ao km 567", com base em sondagens a trado do subleito (Estudos de Viabilidade, Escopo 2.6, Tabelas 6 e 7). Considerando que o massapê é um solo argiloso expansivo de características heterogêneas presente ao longo da região do Recôncavo e entorno de Feira de Santana, o que torna o solo da região específico e requer a adoção de metodologia de execução ainda em fase experimental para validação de melhor solução de engenharia, solicita-se que: 1. Para reduzir a incerteza sobre o comportamento do solo massapê, conferir previsibilidade às soluções e aos custos e permitir a avaliação de soluções alternativas de engenharia, a Concessionária possa propor à ANTT ambiente regulatório experimental (Resolução ANTT nº 6.000/2022, art. 228; Resolução ANTT nº 5.999/2022, art. 2º, § 4º) para o estudo conjunto e o teste de diferentes soluções de engenharia de pavimento em segmentos da Tabela 55 do PER Volume II, com monitoramento conjunto. Caso aprovado o ambiente regulatório experimental, poderá o instrumento que o discipline definir os segmentos abrangidos, o período e os critérios do teste, os Parâmetros de Desempenho aplicáveis durante sua execução e, quando tecnicamente necessário, os correspondentes ajustes de cronograma e demais repercussões contratuais pertinentes. 2. Dentro do ambiente regulatório experimental (Resolução ANTT nº 6.000/2022, art. 228; Resolução ANTT nº 5.999/2022, art. 2º, § 4º) sejam definidos os custos e valores reais incorridos pela Concessionária, cujos riscos e benefícios serão partilhados com o Poder Concedente via reequilíbrio econômico-financeiro, seguindo melhores práticas já utilizadas pela Agência para compartilhar riscos geotécnicos.

RESPOSTA:

A presente etapa se destina exclusivamente à formulação de pedidos de esclarecimentos complementares relacionados à interpretação dos documentos do Edital e de seus anexos, nos termos dos subitens 3.1 e 3.2. Portanto, não serão apreciadas propostas que não se enquadrem nesses subitens.

3. REFORMA TRIBUTÁRIA – CBS, IBS E REEQUILÍBRIO — EDITAL, ITENS 11.3, I, II E XI; CONTRATO, SUBCLÁUSULA 22.3.2; ANEXO 6 DO CONTRATO, ITENS 1.3, 1.3.5 E 2.3.1; ATO DAS DISPOSIÇÕES CONSTITUCIONAIS TRANSITÓRIAS, ART. 125

O item 11.3, XI, do Edital determina que a Proposta Econômica Escrita considere "a legislação vigente na data da Proposta Econômica Escrita, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais", e o item 11.3, II, do Edital fixa a incidência do ISSQN à alíquota de 5% sobre a receita anual de pedágio e a receita anual extraordinária. A subcláusula 22.3.2 do Contrato atribui ao Poder Concedente os riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, desde que comprovado o seu impacto direto na Concessão, com exceção da legislação referente ao imposto sobre a renda. Neste contexto, a Emenda Constitucional nº 132/2023 e a Lei Complementar nº 214/2025, que instituem a CBS e o IBS em substituição, entre outros, ao PIS, à COFINS e ao ISSQN, estão em vigor, mas a aplicação do novo sistema à Concessão depende de atos ainda não editados, em especial a fixação das alíquotas de referência, a fixação das alíquotas próprias do IBS pelos Estados e Municípios, a definição da proporção entre CBS e IBS ao longo do período de transição e a regulamentação dos novos tributos. Parte desses atos tende a ser editada em data próxima à entrega das propostas (14/12/2026) e à sessão pública do Leilão (18/12/2026), o que pode alterar as premissas tributárias da Proposta Econômica Escrita sem tempo hábil para sua incorporação pelas proponentes. Além disso, o item 1.3.5 do Anexo 6 do Contrato inclui entre os eventos do Fator C a alteração de receitas decorrente da redução ou do aumento da alíquota do ISSQN e da alíquota do PIS e da COFINS, em rol exemplificativo, e o

item 2.3.1 do mesmo Anexo determina que esses eventos incidam obrigatoriamente sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte. No período de transição, a extinção do PIS e da COFINS e a redução gradual do ISSQN tendem a ser refletidas na Tarifa Básica de Pedágio por esse mecanismo, ao passo que não foi possível identificar previsão expressa equivalente para o acréscimo de carga decorrente da CBS e do IBS. Diante disso, solicita-se esclarecer, separadamente: 1. Se as proponentes devem elaborar a Proposta Econômica Escrita com base no sistema tributário em prática na data de publicação do Edital, que servirá como data de corte para fins do item 11.3, XI, do Edital e da subcláusula 22.3.2 do Contrato, isto é, o PIS, a COFINS e o ISSQN, este último à alíquota de 5%, conforme o item 11.3, II, do Edital, desconsideradas a CBS e o IBS cobrados a título de teste em 2026 (ADCT, art. 125). 2. Se sim, os efeitos da substituição desses tributos pela CBS e pelo IBS ao longo do Prazo da Concessão serão tratados como evento da subcláusula 22.3.2 do Contrato? 3. Se a criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais e a edição de atos normativos que alterem a carga tributária incidente sobre a Concessão após a data de corte, inclusive a fixação das alíquotas de referência da CBS e do IBS, a fixação das alíquotas próprias do IBS pelos Estados e Municípios e os atos de regulamentação dos novos tributos, constituem risco alocado ao Poder Concedente, nos termos da subcláusula 22.3.2 do Contrato, ainda que tais atos decorram da Emenda Constitucional nº 132/2023 e da Lei Complementar nº 214/2025, já em vigor na data de corte. 4. Em caso de resposta negativa ao item 1, requer-se esclareça como as Proponentes devem computar as alíquotas dos novos tributos, visto que a alíquota de referência não foi fixada. 5. Se a instituição da CBS e do IBS, em substituição ao PIS, à COFINS e ao ISSQN, está abrangida pelo item 1.3.5 do Anexo 6 do Contrato, de modo que o acréscimo de carga decorrente dos novos tributos seja recomposto pelo Fator C, na mesma forma e periodicidade em que as reduções dos tributos substituídos forem refletidas na Tarifa Básica de Pedágio. 6. Se, em cada Revisão Ordinária do período de transição, a redução dos tributos substituídos e o acréscimo dos novos tributos serão apurados conjuntamente.

RESPOSTA:

1. Parcialmente correto. A data de referência é a da Proposta Econômica Escrita, e não a de publicação do Edital, nos termos do item 11.3, XI, do Edital. Para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente, consideram-se os tributos e encargos legais exigíveis nessa data, devendo a Proposta Econômica Escrita considerar o PIS, a COFINS e o ISSQN, este à alíquota de 5% (cinco por cento), nos termos do item 11.3, II, do Edital, desconsideradas a CBS e o IBS de que trata o art. 125 do ADCT.

2. Sim. Os efeitos da substituição do PIS, da COFINS e do ISSQN pela CBS e pelo IBS serão tratados nos termos da subcláusula 22.3.2 da minuta do Contrato, desde que comprovado seu impacto direto na Concessão, observado, quanto aos tributos e contribuições aplicáveis aos insumos, o disposto na subcláusula 22.3.1, (viii).

3. Sim, ainda que os atos decorram da Emenda Constitucional nº 132/2023 e da Lei Complementar nº 214/2025, ressalvada a legislação referente ao imposto sobre a renda e observado o disposto na subcláusula 22.3.1, (viii), da minuta do Contrato.

4. Prejudicado.

5. Sim. A incidência da CBS e do IBS sobre as receitas de pedágio e extraordinárias, em substituição ao PIS, à COFINS e ao ISSQN, enquadra-se no item 1.3 do Anexo 6 da minuta do Contrato, cujo rol é exemplificativo, e será recomposta por meio do Fator C, nos termos da subcláusula 23.4.2, (ii).

6. Sim. Em cada Revisão Ordinária do período de transição, a redução dos tributos substituídos e o acréscimo dos novos tributos serão apurados conjuntamente, refletindo-se na Tarifa Básica de Pedágio o efeito líquido sobre as receitas.

4. TARIFA CONSIDERADA NA PROPOSTA ECONÔMICA — EDITAL, ITEM 11.3, IV, V E XII; CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.5.4, 19.5.5, 19.5.6, 19.5.8, 19.6.2, 19.6.6 E 19.6.7.

O item 11.3, IV, do Edital determina que a Proposta Econômica Escrita considere "todas as receitas oriundas do recebimento da Tarifa de Pedágio no valor da tarifa para o pagamento automático". O Contrato, por sua vez, prevê que a Concessionária receba a Tarifa Líquida da Concessionária, calculada sobre a tarifa de pagamento automático (TP1), devida pelo usuário com TAG, nos pagamentos em até 180 dias, nos seguintes termos: 100% da TP1 no pagamento automático (TAG); 98% e 95% da TP1, respectivamente, nos pagamentos avulsos realizados em até 30 dias (TP2) e entre 31 e 180 dias (TP3); e 10% a 60% da TP4 nos pagamentos realizados após 180 dias, conforme o atraso (Contrato,

subcláusulas 19.5.4, 19.5.5 e 19.6.2 a 19.6.7). As tarifas avulsas são calculadas a partir da TP1: a TP2 corresponde à TP1 dividida por 0,80, e a TP3 e a TP4 correspondem, respectivamente, a 1,5 e 2,74 vezes a TP2 (Contrato, subcláusulas 19.6.6 e 19.6.7). Prevê, ainda, que a Concessionária "considerou em sua Proposta Econômica Final a receita proveniente da Tarifa Líquida da Concessionária" (Contrato, subcláusula 19.5.8). Diante disso, solicita-se esclarecer qual tarifa as proponentes devem considerar na Proposta Econômica Escrita, para todas as formas e prazos de pagamento: a tarifa de pagamento automático (TAG), conforme o item 11.3, IV, do Edital, ou a Tarifa Líquida da Concessionária, com os fatores previstos na subcláusula 19.5.5 do Contrato.

RESPOSTA:

A Proposta Econômica Escrita deverá considerar a receita proveniente da Tarifa Líquida da Concessionária, calculada nos termos das subcláusulas 19.5.4 e 19.5.5 da minuta do Contrato, conforme a subcláusula 19.5.8.

5. EVASÃO DE PEDÁGIO E COMPROVAÇÃO DAS NOTIFICAÇÕES — CONTRATO, SUBCLÁUSULA 22.2.4, (I) E (III); ANEXO 12 DO CONTRATO, ITENS 2.1, 2.5, 2.6, 4.1, 4.2 E 4.3; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023, ART. 63-H

A subcláusula 22.2.4, (i), do Contrato atribui ao Poder Concedente 90% da perda de Receita Tarifária decorrente de evasão, e o Anexo 12 do Contrato condiciona essa assunção à comprovação das notificações previstas no Contrato e no regulamento da ANTT (Anexo 12 do Contrato, itens 4.2 e 4.3). Para esse fim, considera-se evasão o não pagamento da tarifa em até 180 dias da passagem pelo Pedágio Eletrônico (Anexo 12 do Contrato, item 4.1), e a Concessionária deve manter registros auditáveis de todas as tentativas de notificação e cobrança (Anexo 12 do Contrato, item 4.3). O mesmo Anexo dispensa as notificações eletrônicas quando os dados dos usuários não estiverem disponíveis (Anexo 12 do Contrato, item 2.6), e a Resolução ANTT nº 6.032/2023, com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026, exige a notificação digital quando disponíveis os dados do usuário e o envio de correspondência com a cobrança da tarifa e a notificação de autuação quando lavrado o auto de infração pela ANTT (art. 63-H, I, "b"). Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Se, quando os dados do usuário não estiverem disponíveis, a assunção de 90% da perda pelo Poder Concedente dependerá apenas das providências de notificação aplicáveis ao caso, como a correspondência com a cobrança e a notificação de autuação enviada ao endereço constante do cadastro do veículo. 2. Se, nos casos em que nem o proprietário do veículo puder ser identificado, como placa encoberta, adulterada ou ilegível por condição do próprio veículo ou veículo estrangeiro, a perda permanecerá sujeita ao compartilhamento previsto na subcláusula 22.2.4, (i), do Contrato. 3. Se, nas hipóteses dos itens 1 e 2 acima, a perda será caracterizada como risco assumido pelo Poder Concedente com o decurso de 180 dias da passagem sem pagamento (Anexo 12 do Contrato, item 4.1), bastando, para comprovar a indisponibilidade dos dados do usuário ou do proprietário do veículo, os registros auditáveis de que trata o item 4.3 do Anexo 12, como a imagem da passagem, a consulta ao Renavam sem retorno ou com retorno incompleto e o encaminhamento dos dados disponíveis à ANTT para a lavratura do auto de infração.

RESPOSTA:

1. Sim. Quando os dados do usuário não estiverem disponíveis, a assunção do risco pelo Poder Concedente dependerá da comprovação das demais medidas aplicáveis, nos termos do art. 63-H, I, "b", 2, da Resolução ANTT nº 6.032/2023 (RCR 3), com redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026, e do item 2.6 do Anexo 12 da minuta do Contrato.

2. As perdas decorrentes de placas encobertas ou adulteradas caracterizam fraude e observam a subcláusula 22.2.4, (ii), da minuta do Contrato. As decorrentes de falhas na detecção ou identificação do veículo pelos equipamentos e sistemas são risco da Concessionária, nos termos da subcláusula 22.2.4, (iii). As demais perdas observam a subcláusula 22.2.4, (i).

3. O entendimento está parcialmente correto. Nas hipóteses enquadradas na subcláusula 22.2.4, (i), da minuta do Contrato, a perda será caracterizada após 180 dias da passagem sem pagamento (item 4.1 do Anexo 12), desde que comprovadas as medidas aplicáveis. As fraudes independem desse prazo e caracterizam-se pela comprovação da conduta deliberada do usuário. Em ambos os casos, a suficiência dos registros será avaliada pela ANTT na apuração da compensação, nos termos do item 4.3 do Anexo 12.

6. COMPARTILHAMENTO DE RISCO DE FRAUDE NO PEDÁGIO — CONTRATO, SUBCLÁUSULA 22.2.4, (II); RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023, ART. 63-H

A subcláusula 22.2.4, (ii), do Contrato atribui à Concessionária "0,5% (meio por cento) da perda de Receita Tarifária anual" provocada por fraudes. Contudo, a Resolução ANTT nº 6.032/2023, com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026, atribui ao Poder Concedente "100% (cem por cento) dos impactos sobre a receita tarifária em razão de evasões de pedágio decorrentes de fraudes praticadas pelos usuários" (art. 63-H, I, "a"). Diante disso, entendemos que, quanto ao percentual da perda por fraude assumido pela Concessionária, deverá ser aplicada ao Contrato a regra da Resolução ANTT nº 6.032/2023 (com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026), que atribui ao Poder Concedente a totalidade dos impactos sobre a receita tarifária decorrentes de fraudes praticadas pelos usuários (art. 63-H, I, "a"). Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está incorreto. Em caso de divergência entre as disposições do Contrato e as normas regulamentares da ANTT, prevalecerão as disposições contratuais, nos termos da subcláusula 1.2.5 da minuta do Contrato e do art. 4º da Resolução ANTT nº 5.950/2021 (RCR 1).

7. CONTA DE AJUSTE E COMPENSAÇÃO POR EVASÃO — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, (LXXIII), 19.5.10, 19.5.11 E 22.2.4, (I); ANEXO 12 DO CONTRATO, ITENS 5.7, 5.8 E 5.9; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023, ART. 81-A

A subcláusula 22.2.4, (i), do Contrato atribui ao Poder Concedente 90% da perda de Receita Tarifária decorrente de evasão. Quanto às fontes de pagamento dessa parcela, o Anexo 12 do Contrato limita a sua compensação ao montante previsto na subcláusula 19.5.10 do Contrato e à Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem (Anexo 12 do Contrato, itens 5.8, I e II, e 5.9). A Conta de Ajuste, prevista no item 5.8, III, do mesmo Anexo, fica excluída da compensação da evasão, embora seja a primeira forma de compensação quando o saldo é favorável ao Poder Concedente (Anexo 12 do Contrato, itens 5.7, I, e 5.9). A Resolução ANTT nº 6.032/2023, com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026, por sua vez, estabelece a ordem de prioridade dos meios de compensação dos riscos de inadimplência no sistema de livre passagem e inclui a conta de ajuste da concessão entre esses meios, logo após a conta de compensação do sistema de livre passagem (art. 81-A, II e III). O próprio Contrato, aliás, já se vale da Conta de Ajuste no Sistema de Livre Passagem, ao prever as transferências da subcláusula 19.5.11 mediante Notificação de Reequilíbrio, que autoriza pagamentos à Concessionária com recursos da Conta de Ajuste (Contrato, subcláusula 1.1.1, (lxxiii)). Diante disso, solicita-se esclarecer se será aplicada ao Contrato a regra do art. 81-A, III, da Resolução ANTT nº 6.032/2023 (com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026), de modo que a Conta de Ajuste integre as fontes de compensação da parcela da evasão assumida pelo Poder Concedente, após o montante previsto na subcláusula 19.5.10 do Contrato e a Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem.

RESPOSTA:

Sim. A parcela da evasão assumida pelo Poder Concedente será compensada, após o montante previsto na subcláusula 19.5.10 da minuta do Contrato e os recursos da Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem, com recursos da Conta de Ajuste e, sendo estes insuficientes, pelos demais meios previstos no item 5.8 do Anexo 12. A minuta do Contrato será retificada.

8. RECURSOS PARA COMPENSAÇÃO DA EVASÃO — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, (XXI) E (LXXIII), 6.3.2, 19.5.10 E 19.5.11; ANEXO 12 DO CONTRATO, ITENS 5.8 E 5.9; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023, ART. 81-A

A subcláusula 19.5.10 do Contrato determina que a Proposta Econômica Escrita considere, "para fins das compensações previstas no Sistema de Livre Passagem", o montante de R$ 100.035.049,94, e a subcláusula 19.5.11 do

Contrato prevê a transferência à Concessionária, mediante Notificação de Reequilíbrio, de 5 parcelas anuais de R$ 28.088.340,86, do 10º ao 14º Ano de Concessão, ambos os valores na data-base de janeiro de 2026. Pelo Anexo 12 do Contrato, a parcela da evasão assumida pelo Poder Concedente é compensada, primeiramente, com o "montante de compensações previstas no Sistema de Livre Passagem, na forma do Contrato" e, ato contínuo, com a Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem, que recebe os valores arrecadados com as multas aplicadas com fundamento no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (Anexo 12 do Contrato, itens 5.8, I e II, e 5.9; Contrato, subcláusula 1.1.1, (xxi)). O Contrato não explicita a relação entre esses dispositivos (entre o montante de R$ 100.035.049,94 considerado na proposta, nos termos da subcláusula 19.5.10, e as cinco parcelas da subcláusula 19.5.11, que somam R$ 140.441.704,30, ambos na data-base de janeiro de 2026). Segundo as informações prestadas pela ANTT ao Tribunal de Contas da União, o montante da subcláusula 19.5.10 foi previsto para fazer frente às compensações dos primeiros anos da Concessão e deveria ser considerado pelas proponentes em suas propostas, à semelhança do modelo adotado para desapropriações e condicionantes ambientais (Acórdão nº 2337/2026-TCU-Plenário, relatório, §§ 395 e 404). Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Se o montante previsto na subcláusula 19.5.10 do Contrato corresponde ao montante de compensações referido no item 5.8, I, do Anexo 12 do Contrato, de modo que a Concessionária suporte com recursos próprios, até esse limite, a parcela da evasão assumida pelo Poder Concedente nos primeiros Anos de Concessão. 2. Se as transferências previstas na subcláusula 19.5.11 do Contrato constituem a recomposição do montante considerado na subcláusula 19.5.10 do Contrato, nos valores indicados na subcláusula 19.5.11, reajustados pelo IRT. 3. Como será apurado o consumo do montante previsto na subcláusula 19.5.10 do Contrato, a exemplo da contabilização anual dos valores compensados, atualizados pelo IRT, para comparação com o montante, nos moldes da subcláusula 6.3.2 do Contrato. 4. Se, na hipótese de o montante previsto na subcláusula 19.5.10 do Contrato e os recursos da Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem se esgotarem, em especial antes do 10º Ano de Concessão, a parcela da evasão assumida pelo Poder Concedente será compensada com recursos da Conta de Ajuste e, sendo estes insuficientes, por outros mecanismos de recomposição, a critério da ANTT, observada a ordem de prioridade do art. 81-A da Resolução ANTT nº 6.032/2023, com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026. Em caso negativo, qual será a fonte de pagamento dessa parcela. 5. Como o saldo pendente de compensação será atualizado até o seu efetivo pagamento.

RESPOSTA:

1. Sim. O montante previsto na subcláusula 19.5.10 da minuta do Contrato corresponde ao montante de compensações referido no item 5.8, I, do Anexo 12, e será utilizado, até esse limite e com prioridade sobre as demais fontes, para a compensação dos créditos da Concessionária previstos no item 5.2, I, do Anexo 12, que correspondem aos compromissos assumidos pelo Poder Concedente no Sistema de Livre Passagem, observada a apuração do Saldo de Compensação na forma dos itens 5.4 e 5.6 do mesmo Anexo.

2. As transferências previstas na subcláusula 19.5.11 da minuta do Contrato são devidas nos valores e Anos de Concessão nela indicados, reajustados pelo IRT e observadas as suas alíneas (b) e (c), deduzido o saldo não consumido do montante previsto na subcláusula 19.5.10, o qual será atualizado anualmente pelo IRT e acrescido do WACC regulatório.

3. O consumo do montante será apurado em cada Revisão Ordinária, com base no relatório previsto no item 5.1 do Anexo 12, validado na forma do item 5.5, II, do mesmo Anexo e aprovado pela ANTT, mediante controle do saldo do montante, do qual serão deduzidos os créditos do item 5.2, I, do Anexo 12 compensados à sua conta, apurados pelo Saldo de Compensação na forma dos itens 5.4 e 5.6. O saldo remanescente será atualizado conforme o critério indicado no item 2.

4. Sim. Esgotados o montante da subcláusula 19.5.10 da minuta do Contrato e os recursos da Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem, os créditos da Concessionária previstos no item 5.2, I, do Anexo 12, inclusive a parcela da evasão assumida pelo Poder Concedente, serão compensados com recursos da Conta de Ajuste e, sendo estes insuficientes, pelos demais meios previstos no item 5.8 do Anexo 12, observada a ordem de prioridade nele estabelecida.

5. Até a efetiva compensação, o saldo pendente será atualizado pelo IRT e acrescido do WACC regulatório, conforme o critério indicado no item 2. A minuta do Contrato será retificada.

9. PERIODICIDADE E RELATÓRIOS DE COMPENSAÇÃO POR EVASÃO — ANEXO 12 DO CONTRATO, ITENS 4.4, 5.1 E 5.5; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023, ARTS. 180-B E 180-C

O Anexo 12 do Contrato prevê que a compensação da evasão seja realizada em cada Revisão Ordinária, relativa ao Ano de Concessão anterior (Anexo 12 do Contrato, item 4.4), e que a Concessionária apresente relatório em até 15 dias após o término de cada Ano de Concessão (Anexo 12 do Contrato, item 5.1). O mesmo Anexo prevê compensações mensais, até o décimo dia de cada mês, "fundamentada em relatórios gerados pela Concessionária", com ajuste na Revisão Ordinária (Anexo 12 do Contrato, item 5.5). A Resolução ANTT nº 6.032/2023, com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026, prevê notificação de compensação ao banco depositário com periodicidade máxima anual (art. 180-B) e admite que ato específico estabeleça os procedimentos, documentos e relatórios aplicáveis (art. 180-C, parágrafo único). Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Se a parcela da evasão assumida pelo Poder Concedente integrará as compensações mensais previstas no item 5.5, I, do Anexo 12 do Contrato, com ajuste na Revisão Ordinária, ou se será compensada apenas na Revisão Ordinária, conforme o item 4.4 do mesmo Anexo. 2. Qual o conteúdo, o prazo de apresentação e o procedimento de validação dos relatórios mensais referidos no item 5.5, I, do Anexo 12 do Contrato, e se o contrato de concessão constitui ato específico referido no art. 180-C, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 6.032/2023.

RESPOSTA:

A parcela da evasão assumida pelo Poder Concedente integrará as compensações mensais previstas no item 5.5, I, do Anexo 12 da minuta do Contrato, com ajuste na Revisão Ordinária. A minuta do Contrato será retificada.

O relatório deverá conter todos os elementos necessários ao cálculo da compensação, nos termos do item 5.2 do Anexo 12. Os prazos e procedimentos serão estabelecidos em ato específico da ANTT, nos termos do art. 180-C, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 6.032/2023 (RCR 3), que não se confunde com o contrato de concessão.

10. ENCARGOS E JUROS DA TARIFA LÍQUIDA — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.5.4 E 19.5.6; ANEXO 12 DO CONTRATO, ITEM 2.3; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023, ART. 63-C

A subcláusula 19.5.4 do Contrato inclui na fórmula da Tarifa Líquida da Concessionária o fator MJc, definido como o percentual incidente de multa e juros referente à parcela devida à Concessionária, sem indicar a sua forma de cálculo. A Resolução ANTT nº 6.032/2023, com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026, prevê a cobrança de encargos administrativos, multa moratória e juros nos pagamentos realizados após 30 dias (art. 63-C, § 3º, II) e determina que os encargos administrativos se limitem ao ressarcimento dos custos necessários para que a concessionária identifique o usuário e encaminhe o documento de cobrança (art. 63-C, § 4º, I). Pela subcláusula 19.5.6 do Contrato, a diferença entre a tarifa paga pelo usuário e a Tarifa Líquida da Concessionária compõe a Receita de Compensação, e o Anexo 12 do Contrato ressarce à Concessionária apenas os custos de processamento de multas e de impressão e postagem das notificações (Anexo 12 do Contrato, item 2.3). Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Como será calculado o fator MJc previsto na subcláusula 19.5.4 do Contrato. 2. Entendemos que os encargos administrativos cobrados dos usuários nos pagamentos realizados após 30 dias correspondem ao ressarcimento dos custos de identificação do usuário e de encaminhamento do documento de cobrança suportados pela Concessionária (Resolução ANTT nº 6.032/2023, art. 63-C, § 4º, I), não integram a Receita de Compensação e caberão integralmente à Concessionária. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

1. O fator MJc corresponde à multa moratória e aos juros legais previstos no art. 63-C, § 3º, II, "b" e "c", da Resolução ANTT nº 6.032/2023 (RCR 3), com redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026, incidentes sobre a parcela devida à Concessionária. 2. Não. Os encargos administrativos cobrados dos usuários integram a Receita de Compensação. A minuta do Contrato será retificada.

11. INCIDÊNCIA DOS DEGRAUS TARIFÁRIOS — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.3.1, 19.4.2 E 19.6.3; ANEXO 6 DO CONTRATO, ITEM 1.3

A subcláusula 19.3.1 do Contrato estabelece Degraus Tarifários de 13%, 13% e 14,244% nos Anos 2, 3 e 4, "aplicados no âmbito das Revisões Ordinárias", e a subcláusula 19.6.3 do Contrato prevê que a primeira Revisão Ordinária ocorrerá 6 meses após o fim do primeiro Ano de Concessão. Assim, cada Degrau Tarifário passa a incidir cerca de 6 meses após o início do respectivo Ano de Concessão. Contudo, o Modelo Econômico-Financeiro disponibilizado com o Edital aparenta aplicar os Degraus Tarifários a partir de janeiro de cada ano, sem considerar a data da Revisão Ordinária. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Se, para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, deve ser considerada a incidência dos Degraus Tarifários a partir das respectivas Revisões Ordinárias, conforme as subcláusulas 19.3.1 e 19.6.3 do Contrato, ou a partir do início de cada ano, conforme o Modelo Econômico-Financeiro. 2. Caso prevaleça a regra do Contrato, se a receita não arrecadada entre o início de cada Ano de Concessão de incidência de cada Degrau Tarifário e a respectiva Revisão Ordinária será recomposta por meio do Fator C, à semelhança do previsto para a Reclassificação Tarifária (Contrato, subcláusula 19.4.2, (iii)), considerando o caráter exemplificativo do rol de eventos do Fator C (Anexo 6 do Contrato, item 1.3).

RESPOSTA:

1. A Proposta Econômica Escrita deverá considerar que os Degraus Tarifários produzirão efeitos econômico-financeiros a partir do primeiro dia do Ano de Concessão indicado na tabela da subcláusula 19.3.1 da minuta do Contrato.

2. Sim. Como a incidência dos Degraus Tarifários sobre a Tarifa de Pedágio ocorre na Revisão Ordinária (subcláusulas 19.3.1 e 19.6.3), a receita correspondente à defasagem entre o primeiro dia do Ano de Concessão e essa incidência será recomposta por meio do Fator C, nos termos da subcláusula 23.4.2, (ii), e do item 1.3 do Anexo 6 da minuta do Contrato, cujo rol de eventos é exemplificativo.

12. PROGRAMA DE REDUÇÃO DE ACIDENTES E PASSIVO AMBIENTAL — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.1.6 E 19.1.7; PER VOLUMES I E II

Pela subcláusula 19.1.6 do Contrato, os valores no Pedágio Eletrônico serão cobrados integralmente e se a ANTT não tiver atestado o cumprimento dos 4 requisitos até o final do 1º Ano de Concessão, a partir do 1º dia do 13º mês, 25% da Receita Bruta passam a ser destinados à Conta de Ajuste, até que a ANTT, após atestar o cumprimento, expeça ato encerrando essa destinação. Entre os requisitos estão "a entrega do programa de redução de acidentes, conforme previsto no PER" e "a entrega do cadastro do passivo ambiental, conforme previsto no PER" (Contrato, subcláusula 19.1.6, (iii) e (iv)). Não foi possível identificar, nos Volumes I e II do PER, a disciplina desses documentos, com o seu conteúdo, prazo de entrega e critérios de aceitação. Além disso, o Modelo Econômico-Financeiro disponibilizado com o Edital aparenta considerar a tarifa integral desde o início da cobrança. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Em que dispositivos do PER estão disciplinados o programa de redução de acidentes e o cadastro do passivo ambiental referidos na subcláusula 19.1.6, (iii) e (iv), do Contrato, e qual o seu conteúdo mínimo, prazo de entrega e critérios de aceitação. Subsidiariamente, caso essa disciplina não esteja prevista nos documentos do Edital, solicita-se que a ANTT a esclareça, com a definição do conteúdo mínimo, do prazo de entrega e dos critérios de aceitação desses documentos.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o PER – Volume I, em seu item 4.3.1, prevê a elaboração do Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia, contemplando, entre outros aspectos, a identificação dos locais críticos de acidentes de trânsito, cuja apresentação deverá ocorrer até o final do 12º mês do prazo da Concessão, conforme estabelecido no item 4.3.

Adicionalmente, o item 4.4.9 do PER – Volume I estabelece a elaboração dos Relatórios de Monitoração de Sinistros de Trânsito, os quais deverão contemplar a avaliação estatística estratificada dos sinistros, as ações adotadas para sua redução e o acompanhamento dos resultados obtidos. Conforme disposto no item 4.4, esses relatórios deverão ser apresentados anualmente, em até 30 dias após a realização da avaliação de campo.

Quanto ao cadastro de passivos ambientais, poderá ser utilizado, em caráter referencial, o inventário elaborado no âmbito do EVTEA, constante do Capítulo 6 — Inventário dos Passivos Socioambientais Existentes — do Caderno de Estudos Socioambientais (Produto 3). A elaboração do cadastro deverá observar o art. 123 da Resolução ANTT nº

6.000/2022 (RCR 2), e sua entrega deverá ocorrer até o final do primeiro ano da Concessão, conforme previsto na subcláusula 19.1.6 do Contrato.

13. CONTRATOS DO DNIT E TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADES — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 4.2.3, 8.1.6, 8.7, 19.1.1 E 23.5.4; PER VOLUME I, ITEM 3.3; COMUNICADO RELEVANTE Nº 2, DE 21 DE SETEMBRO DE 2026; OFÍCIOS Nº 285352/2026/CGMRR/D IR/DNIT SEDE, Nº 286997/2026/COAC/CG CONT/DIR/DNIT SEDE E Nº 289623/2026/DG- COTEC/DG/DNIT SEDE; ACÓRDÃO Nº 2337/2026-TCU-PLENÁRIO

A subcláusula 4.2.3 do Contrato determina 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", sejam 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. A subcláusula 8.1.6 do Contrato, por sua vez, prevê que "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". Os documentos do DNIT divulgados por meio do Comunicado Relevante nº 2, de 21 de setembro de 2026, relacionam sete contratos ativos de conservação rodoviária na BR-116/BA e na BR-324/BA, com término previsto para novembro de 2028 (Ofício nº 285352/2026/CGMRR/DIR/DNIT SEDE, item 7, e planilha anexa), e informam, quanto aos empreendimentos sob gestão da Coordenação-Geral de Construção Rodoviária, que "não foram verificadas obras de construção ou adequação de capacidade rodoviária em andamento nos trechos indicados" (Ofício nº 286997/2026/COAC/CGCONT/DIR/DNIT SEDE, item 3). O DNIT ressalvou, contudo, que as informações encaminhadas eram as recebidas "até o momento" e que esclarecimentos complementares seriam disponibilizados tão logo recebidos (Ofício nº 289623/2026/DG-COTEC/DG/DNIT SEDE, itens 3 e 4). Além disso, o relatório do Acórdão nº 2337/2026-TCU-Plenário relaciona, entre os contratos executados pelo DNIT a partir de maio de 2025, sete contratos de "obra de emergência", dois deles indicados como ativos (relatório, par. 226, Tabela 18), e menciona contratos de manutenção e conservação que somariam R$ 422 milhões e abrangeriam 667 km (relatório, par. 254). A subcláusula 8.1.6 do Contrato não indica a quem caberá a gestão dos contratos mantidos, nem se a Concessionária deles participará, hipótese de assunção prevista expressamente apenas para as obras da subcláusula 4.2.3. O DNIT, por sua vez, registrou que os diferentes prazos e estágios de execução dos contratos deverão ser considerados na compatibilização das suas ações com o cronograma da concessão, "especialmente quanto à continuidade dos serviços, à conclusão das intervenções em andamento e à futura transferência da responsabilidade pela conservação" (Ofício nº 285352/2026/CGMRR/DIR/DNIT SEDE, item 8). Ao mesmo tempo, a Frente de Conservação a cargo da Concessionária se inicia na Data da Assunção (PER Volume I, item 3.3), o início da cobrança da Tarifa de Pedágio depende do atendimento de Parâmetros de Desempenho (Contrato, subcláusula 19.1.1) e o Desconto de Reequilíbrio é aplicado de forma automática, "independentemente da aferição de culpa da ANTT ou da Concessionária" (Contrato, subcláusula 23.5.4, (ii)). Mantidos os contratos de conservação do DNIT até novembro de 2028, suas contratadas poderão permanecer em execução em segmentos do Sistema Rodoviário depois da Data da Assunção. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Se os contratos de conservação relacionados nos documentos divulgados por meio do Comunicado Relevante nº 2, de 21 de setembro de 2026, serão encerrados pelo DNIT até a Data da Assunção ou se serão mantidos na forma da subcláusula 8.1.6 do Contrato. 2. Caso sejam mantidos, se permanecerão sob gestão, fiscalização e pagamento do DNIT, sem sub-rogação à Concessionária e sem ônus para ela, inclusive quanto a indenizações, multas, custos de rescisão ou de desmobilização e passivos trabalhistas e ambientais a eles associados. 3. Se, nos segmentos em que contratadas do DNIT permanecerem em execução após a Data da Assunção, a Concessionária ficará dispensada de responder pelo atendimento dos Parâmetros de Desempenho relativos aos serviços a cargo dessas contratadas, inclusive para fins da verificação prevista na subcláusula 19.1.1 do Contrato (que condiciona o início da cobrança da Tarifa de Pedágio, a partir do 5º mês de Concessão, à apresentação do Plano dos 100 Dias e ao atendimento de Parâmetros de Desempenho de pavimento, sinalização e conservação do canteiro central e da faixa de domínio em todo o Sistema Rodoviário), do Desconto de Reequilíbrio e de penalidades, e se o prazo para a transferência plena desses segmentos à Concessionária será definido antes da assinatura do Contrato. 4. Se, diante da informação do

DNIT de que não há obras de construção ou adequação de capacidade em andamento, os contratos de conservação relacionados nos documentos divulgados se submetem apenas à subcláusula 8.1.6 do Contrato, afastando-se a aplicação da subcláusula 4.2.3 do Contrato. 5. Se a relação de contratos divulgada é exaustiva, abrangendo todos os contratos e demais instrumentos do DNIT que tenham por objeto obras, conservação, manutenção ou serviços emergenciais no Sistema Rodoviário, inclusive os contratos de obra de emergência indicados como ativos na Tabela 18 do relatório do Acórdão nº 2337/2026-TCU-Plenário, e, caso não seja, que os demais sejam divulgados às Proponentes. 6. Se contratos, aditivos ou ordens de serviço celebrados ou emitidos pelo DNIT após a publicação do Edital, em 4 de setembro de 2026, que ampliem o escopo, o prazo ou a extensão das intervenções no Sistema Rodoviário, serão tratados como Obras Supervenientes, com recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal caso a Concessionária seja instada a executá-los (Contrato, subcláusula 8.7.3), e se o Poder Concedente divulgará os contratos e aditivos celebrados até a Data da Assunção.

RESPOSTA:

1. A minuta do Contrato não prevê o encerramento nem a manutenção obrigatória dos contratos do DNIT. Nos termos da subcláusula 8.1.6 da minuta do Contrato, a manutenção é faculdade do Poder Concedente, restrita aos contratos de obras e serviços considerados essenciais à segurança do usuário em andamento na data de assinatura do Contrato.

2. Sim. Os contratos mantidos nos termos da subcláusula 8.1.6 da minuta do Contrato permanecem sob gestão, fiscalização e pagamento do DNIT, sem sub-rogação à Concessionária, ressalvados os riscos a ela alocados na minuta do Contrato, em especial o de passivos ambientais, inclusive os gerados por terceiros durante a execução contratual, nos termos da subcláusula 22.6.1, (i).

3. Não. A Concessionária responde pela Frente de Conservação e pelo atendimento dos Parâmetros de Desempenho em todo o Sistema Rodoviário a partir da Data da Assunção, nos termos do item 3.3 do PER e das subcláusulas 4.2.1, 8.1.4 e 8.1.5 da minuta do Contrato, inclusive para os fins das subcláusulas 19.1.1 e 23.5 e do Anexo 5. Eventual impedimento comprovadamente decorrente da execução de contratos mantidos pelo Poder Concedente poderá caracterizar fato da administração, nos termos da subcláusula 22.5.2, (iii), aplicando-se, quanto ao Desconto de Reequilíbrio, a subcláusula 23.5.4, (v). O Sistema Rodoviário é transferido integralmente à Concessionária na Data da Assunção, nos termos das subcláusulas 4.2.1 e 8.1.7, não havendo transferência posterior por segmentos.

4. Sim. A subcláusula 4.2.3 da minuta do Contrato aplica-se a obras do Poder Concedente não concluídas, a serem assumidas e concluídas pela Concessionária. Os contratos de conservação, se mantidos, submetem-se à subcláusula 8.1.6.

5. A ANTT não assegura a exaustividade da relação, que corresponde às informações encaminhadas pelo Ministério dos Transportes e divulgadas por meio do Comunicado Relevante nº 2, de 21 de setembro de 2026. Eventuais informações complementares recebidas serão divulgadas, observados os itens 2.5 e 2.6 do Edital.

6. Sim, quanto aos contratos celebrados e à parcela do escopo acrescida por aditivos após a publicação do Edital, que não se enquadram na subcláusula 4.2.3 da minuta do Contrato. Caso a Concessionária seja instada a executar essas obras, total ou parcialmente, o equilíbrio econômico-financeiro será recomposto por meio de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 8.7.3, observada a subcláusula 4.2.4. Os trechos com obras em andamento na Data da Assunção constarão do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, nos termos das subcláusulas 4.2.3, (i), e 8.7.2, (i).

14. PRAZO PARA IMPUGNAÇÃO DO EDITAL — EDITAL, ITENS 4.1, 4.2, 4.4 E 5.4; ANEXO 22 (EVENTOS 5, 7, 8 E 10); COMUNICADO RELEVANTE Nº 1/2026

O item 4.1 do Edital dispõe que, "sob pena de decadência do direito, eventual impugnação ao Edital deverá ser protocolada até 3 (três) dias úteis antes da data de início da Sessão Pública do Leilão", por meio de Peticionamento Eletrônico (item 4.2). O item 4.4, por sua vez, prevê que a ANTT responderá às impugnações em até 3 (três) dias úteis contados do protocolo, "limitado ao último dia útil anterior à Sessão Pública do Leilão", nos termos do parágrafo único do art. 164 da Lei nº 14.133/2021. O Anexo 22 fixa a Sessão Pública do Leilão em 18/12/2026, sexta-feira (Evento 10). Contados três dias úteis antes dessa data, o termo final do item 4.1 recai em 15/12/2026. Todavia, o Evento 7 do Anexo 22

indica como "Termo final do prazo para impugnação ao Edital" o dia 11/12/2026, isto é, dois dias úteis antes do termo resultante do item 4.1. Além disso, o Evento 5 prevê a divulgação das respostas aos pedidos de esclarecimentos em 16/11/2026 e o Evento 8 (conforme o Comunicado Relevante nº 1/2026) prevê a entrega da Garantia da Proposta e da Proposta Econômica Escrita em 14/12/2026. A impugnação é o meio de que dispõem os interessados para questionar o Edital à luz das respostas aos esclarecimentos, e a decadência do item 4.1 impede a sua posterior apresentação. O item 5.4 do Edital estabelece que, em caso de conflito, "os termos, disposições e condições do Edital prevalecem sobre as disposições dos Anexos do Edital". Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Entendemos que, havendo conflito entre o item 4.1 do Edital e o Evento 7 do Anexo 22, prevalece o item 4.1, por força do item 5.4, de modo que o termo final para o protocolo de impugnações ao Edital é o dia 15/12/2026 (três dias úteis antes da Sessão Pública de 18/12/2026), e a data de 11/12/2026 constante do Evento 7 do Anexo 22 tem caráter meramente indicativo, não antecipando o prazo previsto no Edital. Está correto este entendimento? Em caso negativo, solicita-se esclarecer o fundamento para a prevalência do Anexo 22 sobre o Edital e a data que será considerada. 2. Entendemos que as impugnações protocoladas por Peticionamento Eletrônico até as 23h59 (horário de Brasília) do dia 15/12/2026 serão consideradas tempestivas, não incidindo a decadência do item 4.1, e que a ANTT as analisará e responderá nos termos do item 4.4, até o último dia útil anterior à Sessão Pública (17/12/2026). Está correto este entendimento? Em caso negativo, solicita-se indicar o horário-limite para o protocolo. 3. Entendemos que, na hipótese de alteração da data da Sessão Pública do Leilão, o termo final para impugnação será recalculado nos termos do item 4.1 do Edital (três dias úteis antes da nova data), com o consequente ajuste do Evento 7 do Anexo 22, independentemente de nova publicação do cronograma. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

Deve prevalecer o prazo estabelecido no item 4.1 do Edital, uma vez que, nos termos do item 5.4, suas disposições prevalecem sobre eventuais divergências em relação aos Anexos. Dessa forma, considerando que a Sessão Pública será realizada em 18/12/2026, o prazo para apresentação de impugnações encerra-se em 15/12/2026, devendo o protocolo eletrônico ser realizado até as 23h59min59s, horário de Brasília, conforme previsto no art. 59, § 1º, da IN ANTT nº 22/2023. As impugnações apresentadas tempestivamente serão apreciadas pela ANTT, observado o prazo do item 4.4, que limita a resposta ao último dia útil anterior à sessão, neste caso, 17/12/2026. Caso a data da Sessão Pública seja alterada, o prazo para impugnação deverá ser recalculado com base no item 4.1, com a correspondente comunicação e atualização do cronograma pela ANTT, nos termos dos itens 13.3 e 14.1 do Edital.

15. TAXA DE DESCONTO DO FLUXO DE CAIXA MARGINAL — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, (L), 19.5.11, (C), 19.7.1, 19.7.2, 19.7.4, 23.4.2, (II), E 23.6.1; ANEXO 6 DO CONTRATO, ITENS 1.1, 1.3, 1.4, 2.1, 2.3 E 2.4; ANEXO 15 DO CONTRATO, ITENS 1.1, 2.1, 4.3, 4.3.1, 4.3.2 E 4.3.3; ACÓRDÃO Nº 2337/2026- TCU-PLENÁRIO

A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal, aplicável à inclusão de obras e serviços no escopo do Contrato, pressupõe a adoção de uma taxa de desconto, uma vez que o valor da recomposição é calculado de modo que seja nulo o valor presente líquido do fluxo de caixa projetado em razão do evento (Contrato, subcláusulas 1.1.1, (l), e 23.6.1). O Contrato também prevê a incidência de taxa de juros sobre valores de reequilíbrio cuja compensação é diferida no tempo, de modo a remunerá-los até a sua efetiva compensação. É o caso (i) do saldo da Conta C, que reúne os efeitos dos eventos com impacto exclusivamente sobre as receitas ou verbas da Concessionária ainda não revertidos para a Tarifa de Pedágio, e (ii) do Saldo de Compensação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, quando compensado pelo fluxo futuro de Recursos Vinculados. Esses valores podem ser favoráveis à Concessionária ou ao Poder Concedente. Em ambos os casos, o Contrato define essa taxa por remissão à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal, sem indicar o seu valor nem o ato normativo que a estabelece. O Fator C é o mecanismo pelo qual são recompostos, na Revisão Ordinária, os eventos com impacto exclusivamente sobre as receitas ou verbas da Concessionária, como a não utilização de verbas, o arredondamento da Tarifa de Pedágio, o atraso na aplicação do reajuste e a alteração das alíquotas de ISSQN, PIS e COFINS (Contrato, subcláusulas 19.7.1, 19.7.2 e 23.4.2, (ii); Anexo 6 do Contrato, itens 1.1 e 1.3). Os efeitos desses eventos são convertidos em montantes a serem creditados ou debitados da Conta C (conta gráfica), que reúne os eventos de cada ano e o saldo de anos anteriores ainda

não revertido para a Tarifa de Pedágio (Anexo 6 do Contrato, itens 1.4 e 2.1). A ANTT pode utilizar, no cálculo do Fator C do ano seguinte, montante inferior ao saldo total da Conta C, para evitar grandes oscilações tarifárias, e o saldo remanescente é transferido para os anos posteriores, acrescido de taxa de juros "equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal prevista no Contrato" (Anexo 6 do Contrato, itens 2.1, 2.3 e 2.4). O Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, por sua vez, é o mecanismo que compensa parcialmente, no reajuste da Tarifa de Pedágio, a diferença entre os efeitos da variação do IRT e os da variação do ICR, índice calculado com base no IGP-DI (Anexo 15 do Contrato, itens 1.1, (ii) e (iii), e 2.1). O Saldo de Compensação apurado é compensado na Revisão Ordinária subsequente, entre outros meios, pelo fluxo futuro de Recursos Vinculados, mediante alteração da alíquota de recolhimento destinada à Conta de Ajuste, caso em que "deverá ser considerada a taxa de juros considerada no Fluxo de Caixa Marginal" (Anexo 15 do Contrato, itens 4.3, 4.3.1, (ii), 4.3.2, (ii), e 4.3.3). O Contrato, contudo, não fixa a taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal: a subcláusula 23.6.1 remete o processo de recomposição por Fluxo de Caixa Marginal à "regulamentação específica da ANTT", e a subcláusula 19.7.4 faz o mesmo quanto às adequações no Fluxo de Caixa Marginal realizadas na Revisão Ordinária (Contrato, subcláusula 19.7.1). Por sua vez, a subcláusula 19.5.11 do Contrato, que prevê a transferência pela ANTT à Concessionária, mediante Notificação de Reequilíbrio, de cinco parcelas anuais de R$ 28.088.340,86 (data-base de janeiro de 2026), do 10º ao 14º Ano de Concessão, no âmbito do Sistema de Livre Passagem, adota parâmetro distinto, o "WACC (weighted average cost of capital) regulatório vigente", para a correção dos valores em caso de antecipação ou postergação dessas transferências (Contrato, subcláusula 19.5.11, (c)). Segundo o relatório do Acórdão nº 2337/2026-TCU-Plenário, o custo médio ponderado de capital do projeto foi calculado nos termos das Resoluções ANTT nº 6.002, 6.003 e 6.004/2022, alteradas pela Resolução ANTT nº 6.048/2024, e fixado em 12,49% a.a. na versão final do Modelo Econômico-Financeiro (relatório, §§ 76 e 80). Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Qual a taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal a que se referem os itens 2.1 e 2.4 do Anexo 6 e o item 4.3.3 do Anexo 15 do Contrato, e qual o ato normativo que a define, considerando a remissão à "regulamentação específica" nas subcláusulas 19.7.4 e 23.6.1 do Contrato. 2. Se essa taxa corresponde ao WACC regulatório referido na subcláusula 19.5.11, (c), do Contrato, calculado na forma das Resoluções ANTT nº 6.002, 6.003 e 6.004/2022, alteradas pela Resolução ANTT nº 6.048/2024. 3. Se será aplicada a taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal vigente na data da Proposta Econômica Escrita, mantida durante todo o Prazo da Concessão, ou a taxa vigente na data de cada evento, apuração ou recomposição e, neste último caso, qual o critério para definir a data de referência.

RESPOSTA:

1 e 2. A taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal é o WACC Regulatório previsto na subcláusula 19.5.11, (c), da minuta do Contrato, calculado nos termos da Resolução ANTT nº 6.003/2022.

3. Aplica-se a taxa vigente na data de aniversário da Revisão Ordinária e do reajuste subsequente da Tarifa Básica de Pedágio, nos termos dos arts. 26-A e 26-B do Anexo da referida Resolução. Os Anexos 6 e 15 da minuta do Contrato serão retificados.

16. ATUALIZAÇÃO DO SALDO DA CONTA C — ANEXO 6 DO CONTRATO, ITENS 1.1, 1.4, 2.1 E 2.4

O Fator C é o mecanismo pelo qual são recompostos, na Revisão Ordinária, os eventos com impacto exclusivamente sobre as receitas ou verbas da Concessionária. Os efeitos desses eventos são lançados na Conta C (conta gráfica), e o saldo ainda não revertido para a Tarifa de Pedágio é transferido para os anos posteriores, acrescido de taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal (Anexo 6 do Contrato, itens 1.1, 1.4, 2.1 e 2.4). Há diferença de redação entre dois itens do Anexo 6 do Contrato que tratam dessa taxa. No item 2.1, a variável f corresponde à "taxa de juros real equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal", composta com a variação do índice do IRT para formar a taxa nominal rt; no item 2.4, a mesma variável é definida apenas como "taxa de juros equivalente" à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal, sem indicação de que se trate de taxa real. Diante disso, solicita-se esclarecer se, no item 2.4 do Anexo 6 do Contrato, a variável f também corresponde à taxa real, a ser composta com a variação do índice do IRT, na forma do item 2.1 do mesmo Anexo.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. No item 2.4 do Anexo 6 do Contrato, a variável f corresponde à taxa de juros real equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal.

17. VARIÁVEIS E CÁLCULO DO FATOR C — ANEXO 6 DO CONTRATO, ITENS 1.3, 1.3.7 E 2.1

As definições das variáveis Fit e FCt do item 2.1 do Anexo 6 do Contrato, que correspondem, respectivamente, aos eventos do ano e ao saldo de anos anteriores lançados na Conta C (conta gráfica que reúne os efeitos dos eventos recompostos pelo Fator C na Revisão Ordinária), remetem ao item 1.3.10, que não consta do rol do item 1.3, encerrado no item 1.3.9. Pelo seu conteúdo, a remissão parece se referir ao item 1.3.7 ("eventual saldo de eventos de anos anteriores não compensados"). Diante disso, solicita-se esclarecer se a remissão ao item 1.3.10 nas definições das variáveis Fit e FCt do item 2.1 do Anexo 6 do Contrato deve ser lida como remissão ao item 1.3.7, de modo que o saldo de eventos de anos anteriores seja computado uma única vez, como FCt, e não também entre os eventos Fit.

RESPOSTA:

O entendimento está incorreto. Trata-se de erro material que será corrigido. A fórmula será ajustada para excluir o evento anteriormente retirado, não havendo referência a qualquer outra subcláusula.

18. RISCOS DE ALTERAÇÕES DE RECEITA TARIFÁRIA — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, (L), 19.6.3, 19.7.1, 19.9.2, 19.9.3, 22.2.3, (I), (II), (III) E (IV), 23.4.2, (II), E 23.6.1; ANEXO 6 DO CONTRATO, ITENS 1.3, 1.3.6, 1.5 E 2.4

A subcláusula 22.2.3 do Contrato aloca ao Poder Concedente os impactos na Receita Tarifária decorrentes (i) da inclusão ou remoção de Pedágio Eletrônico, ou da alteração da sua localização além dos limites estabelecidos no PER, (ii) de decisões arbitrais, judiciais ou administrativas que impeçam ou impossibilitem a cobrança ou o ajuste da Tarifa de Pedágio e (iii) de fato do príncipe ou fato da administração que resulte em efeitos extraordinários na Receita Tarifária, e prevê que esses efeitos "serão anulados via Fluxo de Caixa Marginal" (Contrato, subcláusula 22.2.3, (iv)). Essa remissão ao Fluxo de Caixa Marginal não se alinha com outras disposições do Contrato. De um lado, o Fluxo de Caixa Marginal é definido no Contrato como a forma de calcular o impacto no equilíbrio econômico-financeiro "em decorrência da inclusão de obras e serviços no seu escopo" (Contrato, subcláusula 1.1.1, (l)), e a subcláusula 23.6.1 do Contrato disciplina a recomposição por esse mecanismo "em razão da inclusão de obras e serviços no escopo do Contrato". Os eventos da subcláusula 22.2.3 do Contrato, contudo, não envolvem a inclusão de obras e serviços, mas a variação da Receita Tarifária. De outro lado, a subcláusula 23.4.2, (ii), do Contrato determina que o reequilíbrio se dará pela aplicação do Fator C "quando o evento ensejar impacto exclusivamente na receita ou verba da Concessionária", nas hipóteses do Anexo 6 do Contrato e naquelas "assim consideradas pela ANTT ou em regulamentação própria", e o Anexo 6 do Contrato inclui entre os eventos do Fator C, em rol exemplificativo, a "alteração de receitas decorrente de decisão judicial que impossibilite a cobrança parcial ou total da Tarifa de Pedágio" (Anexo 6 do Contrato, item 1.3.6), hipótese que coincide em parte com a da subcláusula 22.2.3, (ii), do Contrato. Há, portanto, disposições contratuais que indicam mecanismos distintos de recomposição para os mesmos eventos. A definição do mecanismo aplicável a esses eventos (Fator C ou Fluxo de Caixa Marginal) tem efeitos práticos relevantes. O Fator C é aferido anualmente e aplicado na Revisão Ordinária, realizada por ocasião do reajuste tarifário, a primeira 6 meses após o fim do 1º Ano de Concessão e as demais anualmente, com remuneração do saldo não aplicado (Contrato, subcláusulas 19.6.3 e 19.7.1; Anexo 6 do Contrato, itens 1.5 e 2.4). Já a recomposição fora do Fator C pode se sujeitar à subcláusula 19.9.2 do Contrato, segundo a qual a repercussão financeira de alterações, inclusões ou exclusões de obrigações será processada em Revisão Extraordinária somente em hipóteses específicas, como o risco de vencimento antecipado de financiamentos, o desequilíbrio superior a 5% da Receita Bruta do último exercício financeiro auditado da Concessionária e o atraso na abertura de Pedágio Eletrônico por risco alocado ao Poder Concedente. Os demais pleitos são analisados apenas no âmbito das revisões quinquenais (Contrato, subcláusula 19.9.3). Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Entendemos que os impactos na Receita Tarifária decorrentes dos eventos previstos na subcláusula 22.2.3, (i), (ii) e (iii), do Contrato, por afetarem exclusivamente a receita da Concessionária, serão recompostos por meio do Fator C, nos termos da subcláusula 23.4.2, (ii), e do Anexo 6 do Contrato,

inclusive quando decorrentes de decisões arbitrais ou administrativas, considerando o caráter exemplificativo do rol do item 1.3 do Anexo 6 do Contrato. Está correto este entendimento? 2. Entendemos que os impactos referidos no item anterior serão apurados anualmente e incluídos no Fator C da Revisão Ordinária subsequente, sem sujeição às hipóteses de Revisão Extraordinária previstas na subcláusula 19.9.2 do Contrato, inclusive ao limite de 5% da Receita Bruta previsto no seu item (ii), nem ao diferimento para as revisões quinquenais previsto na subcláusula 19.9.3 do Contrato. Está correto este entendimento? 3. Em caso negativo quanto ao item 1, solicita-se esclarecer como o Fluxo de Caixa Marginal será aplicado a eventos que não envolvem a inclusão de obras e serviços no escopo do Contrato, com a indicação do momento da recomposição, do procedimento aplicável e da taxa de desconto a ser utilizada.

RESPOSTA:

1. Não. A subcláusula 22.2.3 da minuta do Contrato estabelece regra específica em relação à subcláusula 23.4.2, (ii). Os efeitos na Receita Tarifária decorrentes dos eventos da subcláusula 22.2.3, (i), (ii) e (iii), inclusive de decisões arbitrais ou administrativas, serão recompostos por meio de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 22.2.3, (iv), que prevalece sobre o item 1.3.6 do Anexo 6, conforme a subcláusula 1.2.2 da minuta do Contrato.

2. Não. A recomposição será processada em Revisão Extraordinária nas hipóteses da subcláusula 19.9.2 da minuta do Contrato, inclusive quando o desequilíbrio superar 5% (cinco por cento) da Receita Bruta do último exercício financeiro auditado, e, nos demais casos, no âmbito da Revisão Quinquenal, nos termos da subcláusula 19.9.3, admitido o reequilíbrio parcial, nos termos da subcláusula 19.9.4.

3. A variação da Receita Tarifária decorrente do evento será incorporada ao Fluxo de Caixa Marginal, e o valor da recomposição será calculado de modo que seja nulo o valor presente líquido do fluxo projetado em razão do evento, adotando-se como taxa de desconto o WACC Regulatório vigente, nos termos do art. 84, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 6.032/2023 (RCR 3) e da Resolução ANTT nº 6.003/2022.

19. CONTA DE AJUSTE E MOVIMENTAÇÃO BANCÁRIA — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, (XIX), (XXII), (LXXIII) E (XCVII), 5.7.2, 5.7.2.2, 6.3.3.3, 6.3.3.4, 12.2, 13.10, 19.5.11 E 23.3.1; ANEXO 6 DO CONTRATO, ITEM 2.4; ANEXO 12 DO CONTRATO; ANEXO 14 DO CONTRATO, ITEM 1.5; ANEXO 15 DO CONTRATO, ITENS 4.3.1 E 4.3.3

A Conta de Ajuste é conta bancária de titularidade da Concessionária e de movimentação restrita, mantida no Banco Depositário e movimentada somente com autorização da ANTT, que recebe os Recursos Vinculados (parcela da Receita Bruta destinada à formação de reserva de contingência da Concessão) e pode ser utilizada em reequilíbrios econômico- financeiros (Contrato, subcláusulas 1.1.1, (xix) e (xcvii), e 12.2). A Notificação de Reequilíbrio é o ato pelo qual a ANTT autoriza o Banco Depositário a pagar à Concessionária, com recursos existentes na Conta de Ajuste, a compensação devida para recompor o equilíbrio econômico- financeiro (Contrato, subcláusula 1.1.1, (lxxiii)). Recebida a Notificação de Reequilíbrio, o Banco Depositário transfere o montante da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação, que a Concessionária pode movimentar livremente (Contrato, subcláusulas 1.1.1, (xxii), e 13.10). O Contrato prevê o uso da Notificação de Reequilíbrio em diversas hipóteses, como o compartilhamento dos custos com condicionantes ambientais e com Desapropriações e Desocupações (Contrato, subcláusulas 5.7.2 e 6.3.3.3), as cinco parcelas anuais que a ANTT deve transferir à Concessionária do 10º ao 14º Ano de Concessão, no âmbito do Sistema de Livre Passagem (Contrato, subcláusula 19.5.11), e, de forma geral, a recomposição de qualquer desequilíbrio, quando a ANTT optar por esse meio (Contrato, subcláusula 23.3.1, (i)). O Banco Depositário, porém, somente transfere os montantes indicados na Notificação de Reequilíbrio "até o limite de sua disponibilidade" (Contrato, subcláusula 13.10). Assim, o saldo da Conta de Ajuste pode ser insuficiente para atender integralmente à Notificação de Reequilíbrio. O Contrato disciplina a insuficiência de saldo na Conta de Ajuste apenas para dois mecanismos: o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda e o Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo. Para eles, os Anexos 14 e 15 do Contrato estabelecem ordem de prioridade entre os meios de compensação em favor da Concessionária: primeiro, o montante disponível na Conta de Ajuste; esgotado este, o fluxo futuro de Recursos Vinculados, mediante redução da alíquota de recolhimento destinada à Conta de Ajuste; e, por fim, o Fator C, "até o esgotamento de cada um dos meios previstos" (Anexo 14 do Contrato, item 1.5, i; Anexo 15 do Contrato, item 4.3.1). Não há regra

equivalente para as hipóteses de Notificação de Reequilíbrio mencionadas no parágrafo anterior, nem previsão sobre a atualização e a remuneração do saldo pendente até a efetiva recomposição. As questões abaixo não abrangem a compensação da evasão no Sistema de Livre Passagem, objeto de disciplina própria no Anexo 12 do Contrato. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Entendemos que, caso o saldo da Conta de Ajuste seja insuficiente para atender integralmente à Notificação de Reequilíbrio, a parcela não atendida permanecerá devida à Concessionária e será recomposta por um ou mais dos meios de recomposição previstos na subcláusula 23.3.1 do Contrato, a critério da ANTT, como a redução da alíquota de Recursos Vinculados destinados à Conta de Ajuste, que amplia a parcela da Receita Bruta que permanece com a Concessionária (inciso (ii)), e o aumento da Tarifa de Pedágio (inciso (iii)). Essa recomposição ocorrerá na Revisão Ordinária em que seria realizada a recomposição original (Contrato, subcláusulas 5.7.2.2 e 6.3.3.4) ou, no caso das parcelas da subcláusula 19.5.11 do Contrato, na Revisão Ordinária subsequente ao prazo previsto em sua alínea (b). Está correto este entendimento? 2. Entendemos que, até a efetiva recomposição, o saldo pendente será atualizado pelo IRT e acrescido de juros equivalentes à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal, à semelhança do item 2.4 do Anexo 6 e do item 4.3.3 do Anexo 15 do Contrato, ressalvadas as parcelas da subcláusula 19.5.11 do Contrato, que serão corrigidas pelo WACC regulatório vigente, nos termos da sua alínea (c). Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

1. O entendimento está parcialmente correto. A parcela não atendida permanece devida e será recomposta por um ou mais dos meios previstos na subcláusula 23.3.1 da minuta do Contrato, a critério da ANTT, ressalvada a faculdade de parcelamento ou postergação prevista no art. 82 da Resolução ANTT nº 6.032/2023 (RCR 3), com redação dada pela Resolução ANTT nº 6.063/2025.

2. Sim. Até a efetiva recomposição, o saldo pendente será corrigido pelo IRT e pelo WACC Regulatório, nos termos do art. 87 da Resolução ANTT nº 6.032/2023 (RCR 3), inclusive quanto às parcelas da subcláusula 19.5.11 da minuta do Contrato.

20. PENALIDADES E PRAZOS DAS OBRAS DO PER — CONTRATO, SUBCLÁUSULA 21.3; PER VOLUME I, ITEM 4.7; PER VOLUME II, ITENS 3.2.1 E 3.2.2; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.000/2022, ARTS. 1º, PARÁGRAFO ÚNICO, INCISO VII-A, 2º, § 3º, E 20, PARÁGRAFO ÚNICO; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.053/2024, ART. 64, § 6º, INCISO I, E ANEXO III, ART. 2º

A subcláusula 21.3 do Contrato contém uma tabela com as infrações sujeitas a multa e indica, para cada uma, a unidade de cálculo, o valor inicial, o valor máximo e o valor da mora diária. Entre essas infrações está o "Não cumprimento dos marcos das obras" de implantação e de construção das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, com multa calculada por quilômetro de via impactado ou por unidade. O PER Volume I, item 4.7, determina que os Planejamentos de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia, documentos que a Concessionária deve apresentar à ANTT, o primeiro deles em até 12 meses do início do prazo da Concessão, "deverão identificar marcos intermediários de execução, incluindo elaboração e eventual apresentação de anteprojetos e projetos executivos, pedido de licenciamento ambiental, execução de estudos ambientais, terraplanagem, asfaltamento, sinalização e conclusão". Os prazos de conclusão de cada obra, por sua vez, constam das tabelas do PER Volume II (itens 3.2.1 e 3.2.2). A Resolução ANTT nº 6.000/2022, que integra o RCR, define o eventograma como o "documento técnico de identificação detalhada dos marcos físicos, em percentuais, de execução individualizada de obra obrigatória" (art. 1º, parágrafo único, inciso VII-A, incluído pela Resolução ANTT nº 6.053/2024). Pela mesma resolução, o eventograma acompanha o planejamento anual da Concessionária e o projeto executivo de cada obra obrigatória (arts. 2º, § 3º, e 20, parágrafo único). A Resolução ANTT nº 6.053/2024, que também integra o RCR e disciplina a fiscalização e as penalidades das concessões rodoviárias, tipifica como infração relativa a obras obrigatórias "descumprir prazo de conclusão de obra obrigatória previsto no contrato de concessão" (Anexo III, art. 2º) e fixa o termo inicial da multa moratória no "dia seguinte ao término do prazo previsto no contrato de concessão para conclusão da obra obrigatória" (art. 64, § 6º, inciso I). Na regulamentação, portanto, a infração e a contagem da multa por atraso de obra tomam como referência o prazo de conclusão da obra previsto no contrato. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Se os "marcos das obras" referidos na tabela da subcláusula 21.3 do Contrato correspondem aos prazos de conclusão das obras previstos no PER Volume II, de modo que os marcos intermediários de

execução indicados pela Concessionária no Planejamento de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia (PER Volume I, item 4.7) e no eventograma de cada obra sirvam ao planejamento e ao acompanhamento das obras e não ensejem, por si, a aplicação das multas da subcláusula 21.3 do Contrato.

RESPOSTA:

Os marcos das obras mencionados na tabela da subcláusula 21.3 devem ser interpretados em conjunto com os prazos contratuais de conclusão estabelecidos no PER Volume II. Os marcos intermediários indicados no Planejamento de Obras e nos eventogramas, nos termos do item 4.7 do PER Volume I e dos arts. 1º, parágrafo único, inciso VII-A, 2º, § 3º, e 20, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 6.000/2022, destinam-se ao detalhamento, planejamento e acompanhamento da execução física das obras, não constituindo, por si só, prazos autônomos de conclusão ou fundamento para aplicação isolada das multas previstas na subcláusula 21.3. Para fins de aplicação da multa moratória por atraso na conclusão de obra obrigatória, deverá ser observado o prazo de conclusão previsto no Contrato, cujo termo inicial corresponde ao dia seguinte ao seu vencimento, conforme estabelece o art. 64, § 6º, inciso I, da Resolução ANTT nº 6.053/2024, sem prejuízo das penalidades específicas previstas para o descumprimento de outras obrigações contratuais.

21. APORTE DE RECURSOS VINCULADOS E DESCONTO TARIFÁRIO — EDITAL, ITENS 9.1.1 E 9.5

O item 9.1.1 do Edital estabelece o Aporte de Recursos Vinculados em função do percentual de desconto ofertado, por faixas cumulativas. O Edital, contudo, não parece disciplinar o critério de arredondamento aplicável quando o desconto ofertado não corresponder a um número inteiro. Diante disso, solicita-se esclarecer: Entendemos que, para descontos não inteiros, o Aporte de Recursos Vinculados deve ser calculado com arredondamento para cima, ao centavo, e atualizado pelo IPCA até o mês do efetivo depósito, nos termos do item 9.5. Está correto este entendimento? Em caso negativo, solicita-se indicar o critério de arredondamento e de atualização aplicável ao cálculo do Aporte de Recursos Vinculados.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. O Aporte de Recursos Vinculados será arredondado ao centavo pelo critério matemático padrão, e não para cima, e atualizado pelo IPCA na forma do item 9.5 do Edital, considerando como evento específico o mês do efetivo aporte.

22. APORTE DE RECURSOS E OBRIGAÇÕES DA ADJUDICATÁRIA — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 12.3, ITEM (I), 13.12, 35.2, 36.2.1, ITEM (I), 38.3.1 E 39.2.2; EDITAL, ITEM 9.1.1

O item 9.1.1 do Edital obriga a Adjudicatária que oferecer Desconto Tarifário superior a 18% a depositar na Conta de Aporte, como condição para a assinatura do Contrato, Recursos Vinculados adicionais definidos por ponto percentual de Desconto Tarifário. Esse valor é transferido da Conta de Aporte para a Conta de Ajuste em até 5 dias da constituição desta, encerrando-se em seguida a Conta de Aporte (Contrato, subcláusulas 12.3, item (i), e 13.12). Pela regra geral de indenização nos casos de extinção antecipada, não são acrescidos à indenização, "exceto na hipótese de encampação", os "valores depositados na Conta de Ajuste com base no lance ofertado no Leilão" (Contrato, subcláusula 35.2). Para a encampação, a subcláusula 36.2.1, item (i), do Contrato inclui na indenização os "valores depositados na Conta de Aporte com base no Lance ofertado no Leilão, ainda não amortizados, considerando a amortização linear pelo Prazo da Concessão". Nos casos de rescisão e de anulação imputável à ANTT ou ao Poder Concedente, a indenização é calculada de acordo com a sistemática prevista para a encampação (Contrato, subcláusulas 38.3.1 e 39.2.2). A ressalva da subcláusula 35.2 do Contrato, contudo, menciona apenas a encampação, o que gera dúvida sobre a inclusão do aporte na indenização devida nessas hipóteses. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Se as referências à Conta de Ajuste, na subcláusula 35.2 do Contrato, e à Conta de Aporte, na subcláusula 36.2.1, item (i), do Contrato, abrangem os mesmos valores, correspondentes ao aporte previsto no item 9.1.1 do Edital. Se, nos casos de rescisão e de anulação imputável à ANTT ou ao Poder Concedente, a indenização devida à Concessionária incluirá os valores desse aporte ainda não amortizados, calculados na forma da subcláusula 36.2.1, item (i), do Contrato.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. As referências à Conta de Ajuste (subcláusula 35.2) e à Conta de Aporte (subcláusula 36.2.1(i)) englobam os valores do Aporte de Recursos Vinculados decorrente da proposta do Leilão (item 9.1.1 do Edital e subcláusula 12.3(i)). Ademais, nas hipóteses de rescisão e de anulação por responsabilidade do Poder Concedente ou da ANTT, a apuração de eventual indenização observará o regramento e a sistemática de amortização estabelecidos para a encampação, nos termos das remissões dispostas nas subcláusulas 38.3.1 e 39.2.2 do Contrato.

23. CADUCIDADE E OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS — CONTRATO, SUBCLÁUSULA 37.1.9; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.053/2024, ART. 40, INCISO II

A subcláusula 37.1.9 do Contrato inclui entre as hipóteses de caducidade a "não disposição, no 30° (trigésimo) mês contado da assinatura do Contrato, da viabilidade para contratação dos financiamentos de longo prazo, nos casos em que sejam necessários para a continuidade da Concessão, exceto se a Concessionária demonstrar que sua estrutura financeira prescinde da obtenção de financiamentos de longo prazo". O Contrato, contudo, não define o prazo a partir do qual um financiamento é considerado de longo prazo, nem indica se financiamentos de prazo mais curto, como empréstimos-ponte e financiamentos do tipo mini-perm, podem ser considerados para esse fim. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Qual o prazo a partir do qual um financiamento será considerado de longo prazo para os fins da subcláusula 37.1.9 do Contrato. 2. Quais documentos serão aceitos pela ANTT para demonstrar a viabilidade para contratação dos financiamentos de longo prazo, a exemplo de carta de mandato, carta de enquadramento ou de aprovação de crédito emitida por instituição financeira, contrato de financiamento celebrado ou análise da contratação do financiamento pela fiscalização econômico-financeira da ANTT (Resolução ANTT nº 6.053/2024, art. 40, inciso II). 3. Como a Concessionária poderá demonstrar que sua estrutura financeira prescinde da obtenção de financiamentos de longo prazo, inclusive com base em aportes de capital dos acionistas e em financiamentos que não se enquadrem como de longo prazo, como empréstimos-ponte e financiamentos do tipo mini-perm.

RESPOSTA:

1 a 3. A minuta do Contrato não estabelece prazo mínimo nem rol taxativo de documentos para os fins da subcláusula 37.1.9. A viabilidade dos financiamentos de longo prazo, ou a demonstração de que a estrutura financeira deles prescinde, será avaliada pela ANTT no caso concreto, considerando a compatibilidade entre o prazo e o montante das fontes de recursos indicadas, inclusive aportes de capital, e o cronograma de obrigações da Concessão. A Concessionária poderá solicitar a análise da contratação pela fiscalização econômico-financeira, nos termos do art. 40, II, da Resolução ANTT nº 6.053/2024 (RCR 4).

24. CESSÃO FIDUCIÁRIA E RECEITAS DA CONCESSÃO — CONTRATO, SUBCLÁUSULA 1.1.1, INCISO (XXII), E SUBCLÁUSULAS 13.1.1, 13.2.1, 13.4, 13.6 E 28.4.1; ANEXO 10 DO CONTRATO, CLÁUSULAS 2.2.3 E 9.1, ITEM (VII); LEI Nº 8.987/1995, ART. 28-A.

A subcláusula 28.4.1 do Contrato prevê que os direitos à percepção das receitas da Tarifa de Pedágio, das Receitas Extraordinárias e das indenizações devidas à Concessionária "poderão ser empenhados, cedidos ou de qualquer outra forma transferidos diretamente aos Financiadores, sujeitos aos limites e aos requisitos legais". O Anexo 10, por sua vez, estabelece que a Conta Centralizadora, a Conta de Retenção, a Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem e a Conta de Ajuste somente poderão ser utilizadas para as finalidades previstas no referido Anexo 10, "não se podendo onerar ou constituir qualquer direito ou preferência sobre as referidas contas" (cláusula 2.2.3). Na mesma linha, a cláusula 9.1, item (vii), veda à Concessionária ceder direitos ou constituir ônus sobre essas contas. O Contrato qualifica expressamente como passível de oneração pela Concessionária a Conta de Livre Movimentação (subcláusula 1.1.1, inciso (xxii)). Como a Receita Bruta é recebida na Conta Centralizadora (subcláusula 13.4), a leitura conjunta desses dispositivos é relevante para a estruturação das garantias usualmente exigidas pelos Financiadores. A subcláusula 13.1.1 qualifica o modelo do Anexo 10 como "somente referencial e não vinculante", e a subcláusula 13.6 indica as obrigações que o contrato de administração de contas deverá conter necessariamente. Diante disso, solicitamos os seguintes esclarecimentos: Entendemos que a cessão fiduciária autorizada pela subcláusula 28.4.1 do Contrato e pelo art. 28-A da

Lei nº 8.987/1995 pode ter por objeto os direitos creditórios da Concessionária desde o seu ingresso na Conta Centralizadora, desde que preservadas as transferências devidas às Contas da Concessão, e que as vedações das cláusulas 2.2.3 e 9.1, item (vii), do Anexo 10 se destinam a proteger essas transferências e os recursos afetados às Contas da Concessão, sem impedir a referida garantia. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

Não, o entendimento não está correto. A Conta Centralizadora destina-se ao recebimento da Receita Bruta da Concessão, sendo os valores nela depositados transferidos pelo Banco Depositário para as Contas da Concessão, conforme os percentuais previstos no Contrato, e o saldo remanescente encaminhado à Conta de Livre Movimentação (subcláusula 13.4). Assim, não é possível ceder fiduciariamente a Conta Centralizadora, podendo a cessão recair apenas sobre a Conta de Livre Movimentação, que pode ser onerada pela Concessionária (subcláusula 1.1.1, inciso (xxii)). O Anexo 10 – Minuta do Contrato de Administração das Contas da Concessão tem caráter meramente referencial (subcláusula 13.1.1). Portanto, eventual cessão fiduciária da Conta de Livre Movimentação deverá ser acompanhada das adequações necessárias ao Contrato de Administração de Contas, consideradas as especificidades da concessão.

25. MULTA POR INABILITAÇÃO DA PROPONENTE — EDITAL, ITENS 5.7, III, 8.9, VI, E 15.3.2

O item 15.3.2 do Edital prevê que a inabilitação da Proponente considerada vencedora implicará a "fixação de multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta e na execução integral da sua Garantia da Proposta, conforme subitem 8.9.VI". O item 8.9, VI, do Edital, por sua vez, autoriza a execução da Garantia da Proposta em caso de "inabilitação ou desclassificação da Proponente, caso seja verificado fraude nos Documentos de Qualificação". No caso de Consórcio, a inabilitação de qualquer consorciado acarreta a inabilitação do Consórcio (Edital, item 5.7, III). Diante disso, solicita-se esclarecer: Se a multa e a execução integral da Garantia da Proposta previstas no item 15.3.2 do Edital aplicam-se apenas à inabilitação decorrente de fraude nos Documentos de Qualificação, na forma do item 8.9, VI, do Edital, e não às demais hipóteses de inabilitação.

RESPOSTA:

O entendimento está correto. A multa prevista no item 15.3.2 do Edital e a execução integral da Garantia da Proposta devem ser aplicadas na hipótese de inabilitação ou desclassificação decorrente de fraude nos Documentos de Qualificação, conforme o item 8.9, VI. As demais hipóteses de execução da Garantia da Proposta permanecem sujeitas às disposições específicas do item 8.9, observadas as condições nele estabelecidas.

26. GARANTIA DE EXECUÇÃO CONTRATUAL — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, ITEM (LIII), 11.1, 11.1.2, 11.5 E 11.5.2; ANEXO 3 DO CONTRATO, ITEM 2; ANEXO 4 DO CONTRATO, ITEM 5.1; ANEXO 5 DO CONTRATO

A subcláusula 11.1 do Contrato fixa, em tabela, os valores da Garantia de Execução do Contrato para cada fase da Concessão. Além dos valores da tabela, a subcláusula 11.1.2 do Contrato prevê que, a cada atualização anual da Garantia de Execução do Contrato pelo IRT, o valor exigível poderá ser ajustado conforme o desempenho da Concessionária, medido pelo Indicador de Inexecução Acumulada (IIA). O IIA mede o grau de descumprimento das obrigações contratuais. Ele corresponde à relação entre a soma dos percentuais de Fator D efetivamente aplicados à Concessionária e a soma dos percentuais de Fator D que poderiam ser aplicados sobre todas as obrigações exigíveis. O Fator D é o desconto aplicado à tarifa de pedágio em razão de obrigações descumpridas, conforme as tabelas do Anexo 5 do Contrato (Contrato, subcláusula 1.1.1, item (liii)). Pela subcláusula 11.1.2 do Contrato: (i) se o IIA for superior a 20%, o valor exigível da garantia é aumentado em 50% em relação ao valor da tabela; e (ii) se o IIA tiver ficado abaixo de 10% por pelo menos três anos consecutivos, o valor da tabela é reduzido em 5% no terceiro ano consecutivo, com redução adicional de 5% a cada novo ano consecutivo nessa condição. Os modelos de carta de fiança bancária e de apólice de seguro-garantia que integram o Contrato, por sua vez, indicam apenas os valores fixos da tabela da subcláusula 11.1 (Anexo 3 do Contrato, item 2; Anexo 4 do Contrato, item 5.1). A subcláusula 11.5.2 do Contrato exige que a Concessionária comprove à ANTT apenas que as garantias foram renovadas e reajustadas pelo IRT. Não está claro, assim, como a majoração ou a redução decorrentes do IIA serão refletidas nesses instrumentos. Diante disso, solicita-se esclarecer: Se, nos anos em que forem aplicáveis a

majoração ou a redução previstas na subcláusula 11.1.2 do Contrato, a Concessionária deverá ajustar o valor da carta de fiança ou da apólice de seguro-garantia no momento da renovação anual exigida pela subcláusula 11.5 do Contrato, por meio de nova carta de fiança ou de endosso à apólice, ainda que os modelos dos Anexos 3 e 4 do Contrato indiquem apenas os valores fixos da tabela da subcláusula 11.1 do Contrato.

RESPOSTA:

A Concessionária deverá ajustar o valor da Garantia de Execução do Contrato por ocasião da renovação ou atualização exigida pela subcláusula 11.5, por meio de nova carta de fiança ou de endosso à apólice, ainda que os modelos dos Anexos 3 e 4 indiquem apenas os valores da tabela da subcláusula 11.1. As tabelas de valores constantes da subcláusula 11.1 e dos Anexos 3 e 4 estão a preços iniciais, de modo que é necessário aplicar o IRT vigente quando da renovação ou da contratação de nova garantia, além do IIA, conforme a subcláusula 11.1.2. Caso o valor da garantia protocolado pela Concessionária não esteja adequado ao IRT e ao IIA vigentes, será exigido o encaminhamento de endosso no prazo de 30 (trinta) dias, retroativo à data de aplicação do IRT e do IIA, conforme o caso, observado que qualquer modificação no conteúdo da carta de fiança ou do seguro-garantia deve ser previamente submetida à aprovação da ANTT (subcláusula 11.5.1).

27. PRAZO ORIGINAL E FASES DA GARANTIA CONTRATUAL — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, ITENS (VIII), (LXXXVII) E (LXXXVIII), 3.1, 11.1 E 11.1.4

A tabela da subcláusula 11.1 do Contrato utiliza a expressão "prazo original do Contrato" para delimitar o segundo e o terceiro períodos de valores da Garantia de Execução do Contrato: "até o final do 4º (quarto) Ano de Concessão anterior ao encerramento do prazo original do Contrato" e "últimos 3 (três) anos do prazo original do Contrato". O Prazo do Contrato, conforme definido, inicia-se na data de assinatura e só se encerra com o recebimento dos pagamentos referentes ao Ajuste Final de Resultados (Contrato, subcláusula 1.1.1, item (lxxxviii)), sem termo final fixo. A própria tabela, contudo, conta o segundo período em Anos de Concessão, termo definido como cada um dos anos do Prazo da Concessão (Contrato, subcláusula 1.1.1, item (viii)), que é de 30 (trinta) anos, contados da Data da Assunção (Contrato, subcláusulas 1.1.1, item (lxxxvii), e 3.1). Diante disso, solicita-se esclarecer: Se a expressão "prazo original do Contrato", na tabela da subcláusula 11.1 do Contrato, deve ser lida como referência ao Prazo da Concessão, observadas eventuais prorrogações (Contrato, subcláusula 11.1.4).

RESPOSTA:

A expressão "prazo original do Contrato" constante da tabela da subcláusula 11.1 deve ser lida em conformidade com a subcláusula 11.1.4, que estabelece que, para definição do valor da Garantia de Execução do Contrato, consideram-se o Prazo da Concessão e o Prazo do Contrato conforme os períodos originalmente estabelecidos, acrescidos de eventuais prorrogações. Dessa forma, os períodos da tabela, contados em Anos de Concessão, referem-se ao Prazo da Concessão de 30 (trinta) anos contados da Data da Assunção, conforme as subcláusulas 3.1.

28. INDENIZAÇÃO EM CASO DE CADUCIDADE — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 37.1.1, 37.7.1 E 37.7.2

A subcláusula 37.7.1 do Contrato dispõe que a indenização devida à Concessionária em caso de caducidade "restringir-se-á aos montantes calculados conforme o disposto na cláusula 35". A subcláusula 37.7.2 do Contrato, por sua vez, determina que "Do montante a que se refere a subcláusula 37.1.1, serão descontados, ainda, quaisquer valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração de caducidade". A subcláusula 37.1.1 do Contrato, contudo, não trata de montante algum, mas de uma das hipóteses de caducidade, a "prestação inadequada ou deficiente dos serviços objeto deste Contrato de forma recorrente". Diante disso, solicita-se esclarecer: Se a referência à subcláusula 37.1.1, na subcláusula 37.7.2 do Contrato, deve ser lida como referência à subcláusula 37.7.1 do Contrato, que trata do montante da indenização devida em caso de caducidade.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. A referência à subcláusula 37.1.1 na subcláusula 37.7.2 do Contrato deve ser lida como referência à subcláusula 37.7.1, que trata do montante da indenização devida à Concessionária em caso de caducidade. A redação será ajustada.

29. CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA — CONTRATO, SUBCLÁUSULA 11.8; ANEXO 3 DO CONTRATO, ITENS 1 E 6

No modelo de Carta de Fiança Bancária (Anexo 3 do Contrato), o banco obriga-se perante a ANTT como fiador da Concessionária, designada como "Afiançada" (item 1). O item 6 do modelo dispõe que, "Sempre que a Afiançada se utilizar de parte do total da Fiança, o Banco Fiador obriga-se a efetuar imediata notificação à Concessionária para que esta proceda, dentro de 30 (trinta) dias da data da utilização, à recomposição do montante integral da Fiança". Quem utiliza a fiança, contudo, é a ANTT, beneficiária da garantia, como prevê a subcláusula 11.8 do Contrato: "Sempre que a ANTT utilizar a Garantia de Execução do Contrato, a Concessionária deverá proceder à reposição do valor utilizado". Diante disso, solicita-se esclarecer: Se, no item 6 do modelo de Carta de Fiança Bancária (Anexo 3 do Contrato), a expressão "Sempre que a Afiançada se utilizar de parte do total da Fiança" deve ser lida como "Sempre que a ANTT se utilizar de parte do total da Fiança".

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Nos termos da subcláusula 11.8 do Contrato, a utilização da Garantia de Execução do Contrato é realizada pela ANTT, de modo que a expressão "Sempre que a Afiançada se utilizar de parte do total da Fiança", constante do item 6 do modelo de Carta de Fiança Bancária do Anexo 3, deve ser lida como "Sempre que a ANTT se utilizar de parte do total da Fiança".

30. COMPROVAÇÃO DE PATRIMÔNIO LÍQUIDO — EDITAL, ANEXO 5, ITENS 7.1 A 7.3 E 8

O item 7.1 do Anexo 5 do Edital exige que a Proponente comprove patrimônio líquido mínimo de R$ 791.340.433,89 (data-base de janeiro de 2026), "observadas as regras específicas dos itens 8.2 e 8.3 abaixo para entidades abertas ou fechadas de previdência complementar e fundos de investimento, respectivamente". Essas regras específicas, porém, constam dos itens 7.2 (entidades de previdência complementar) e 7.3 (fundos de investimento em participações) do mesmo Anexo. O item 7.3, por sua vez, refere-se ao "patamar exigido no item 8.1", quando o patamar de patrimônio líquido está fixado no item 7.1. Os subitens do item 8 do Anexo 5 tratam de matéria diversa, relativa às certidões apresentadas pela Proponente. Diante disso, solicita-se esclarecer: Se, no Anexo 5 do Edital, a referência aos "itens 8.2 e 8.3", no item 7.1, deve ser lida como referência aos itens 7.2 e 7.3, e a referência ao "item 8.1", no item 7.3, como referência ao item 7.1.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. O Edital será retificado.

31. DOCUMENTOS PRÉVIOS À ASSINATURA DO CONTRATO — EDITAL, ITENS 16.3 E 17.3; ANEXO 22 DO EDITAL, EVENTO 19

O evento 19 do Cronograma do Leilão (Anexo 22 do Edital) prevê a "Comprovação de atendimento, pela Proponente vencedora, das condições prévias à assinatura do Contrato de Concessão, conforme indicado no subitem 16.3 do Edital", no período que vai da homologação do resultado do leilão até 10/03/2027. No corpo do Edital, contudo, o subitem 16.3 trata da divulgação do resultado do julgamento dos recursos administrativos, e as condições prévias à assinatura do Contrato, a serem cumpridas em até 40 (quarenta) dias da publicação do ato de homologação, estão relacionadas no item 17.3. A divergência parece decorrer do sumário do Edital, que numera como item 16 o item "Homologação, Adjudicação e Assinatura do Contrato", correspondente ao item 17 no corpo do Edital. Diante disso, solicita-se esclarecer: Se a referência ao "subitem 16.3 do Edital", no evento 19 do Anexo 22 do Edital, deve ser lida como referência ao item 17.3 do Edital.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. A referência ao "subitem 16.3 do Edital", constante do evento 19 do Anexo 22, deve ser lida como referência ao item 17.3 do Edital, que relaciona as condições prévias à assinatura do Contrato.

32. COMPARTILHAMENTO DE RISCOS E RECURSOS — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 5.1.2, 5.1.3, 5.7.1, 5.7.1.1, 5.7.2 E 22.6.3; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023, ARTS. 114, VI, E 135.

Solicitamos os seguintes esclarecimentos: Entendemos que o montante previsto na subcláusula 5.7.1 do Contrato e o compartilhamento de risco previsto nas subcláusulas 5.7.2 e 22.6.3 do Contrato abrangem também os custos dos estudos ambientais exigidos no licenciamento, como o Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) e o Plano Básico Ambiental (PBA), e os encargos do processo de licenciamento, como as taxas cobradas pelos órgãos ambientais, à semelhança da verba de licenciamento ambiental disciplinada no art. 135 da Resolução ANTT nº 6.032/2023. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

O montante previsto na subcláusula 5.7.1 e o compartilhamento de risco previsto nas subcláusulas 5.7.2 e 22.6.3 da Minuta do Contrato abrangem os custos de cumprimento das condicionantes ambientais, nos termos da subcláusula 5.1.3, incluindo programas ambientais e os encargos decorrentes da exigência de tais condicionantes pelos órgãos competentes, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT. Os custos de elaboração dos estudos necessários à obtenção das licenças e os encargos do processo de licenciamento permanecem sob responsabilidade da Concessionária, nos termos das subcláusulas 5.1.1 e 5.1.2.

33. PROGRAMA DE REDUÇÃO DE ACIDENTES — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 27.6, 27.6.1, 27.6.2 E 27.6.3; PER VOLUME I, ITEM 5.2, TABELA 5 (PDS 9).

A subcláusula 27.6 do Contrato determina a apresentação à ANTT, até o término do primeiro ano de Concessão, do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental, que deve englobar o mapeamento dos pontos críticos sujeitos a impactos de eventos extremos do clima e a elaboração de projetos com as medidas de adaptação (subcláusula 27.6.1). As ações aprovadas e autorizadas pela ANTT "deverão ser implementadas pela Concessionária com Recursos Vinculados depositados na Conta de Ajustes" (subcláusula 27.6.2), e os custos dos estudos e da elaboração do Programa cabem à Concessionária (subcláusula 27.6.3). O PER Volume I, item 5.2, Tabela 5, prevê no PDS 9 o mapeamento dos pontos críticos, a elaboração de projetos de medidas de adaptação e a implantação das "medidas de adaptação estruturais e não estruturais dos pontos críticos aprovados pela ANTT, nos termos da manifestação desta Agência" (alínea "c"), esta com prazo "de acordo com diretrizes da ANTT". Diante disso, solicitamos o seguinte esclarecimento: Entendemos que a implantação das medidas de adaptação prevista no PDS 9, alínea "c", do PER Volume I corresponde à implementação das ações do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT e, portanto, será custeada com Recursos Vinculados, nos termos da subcláusula 27.6.2 do Contrato. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está correto. As medidas de adaptação previstas na alínea "c" do PDS 9 correspondem à etapa de implementação das ações do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental, prevista na subcláusula 27.6.2 do Contrato. Dessa forma, desde que integrem o Programa e sejam aprovadas e autorizadas pela ANTT, sua implantação será custeada com Recursos Vinculados depositados na Conta de Ajustes. Ressalta-se que os custos dos estudos e da elaboração do Programa permanecem sob responsabilidade da Concessionária, conforme estabelece a subcláusula 27.6.3 do Contrato.

34. PARTICIPAÇÃO DE PESSOAS JURÍDICAS NA LICITAÇÃO — EDITAL, 5.5, I

Considerando que a subcláusula 5.5, I, do Edital estabelece que, para participar da licitação, as Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar os documentos equivalentes para a habilitação em tradução livre, questiona-se se a procuração do representante legal no Brasil (5.5, VI) e os documentos de poderes dos Representantes Credenciados (10.1.2) seguem essa regra?

RESPOSTA:

Os instrumentos de representação não se submetem à regra de tradução livre do item 5.5, I, do Edital, a qual é restrita aos documentos equivalentes exigidos para a habilitação de proponentes estrangeiras. Por possuírem regramento próprio no instrumento convocatório, a procuração do representante legal no Brasil, referida no item 5.5, VI, deve ser obrigatoriamente apostilada ou consularizada, acompanhada de tradução efetuada por tradutor público juramentado e registrada em Cartório de Títulos e Documentos. Da mesma forma, os documentos de representação e os comprovantes de poderes dos outorgantes dos Representantes Credenciados, previstos no item 10.1.2, alíneas "c" e "d", exigem a observância das formalidades legais de reconhecimento, a apresentação de tradução juramentada para a língua portuguesa e o devido registro cartorário.

35. HABILITAÇÃO DE LICITANTE ESTRANGEIRA — EDITAL, 5.5, IV E ANEXO 5, 11.3

Na hipótese de licitante estrangeira, quando não existir documento equivalente no país de origem, o que se entende por "documento alternativo", mencionado no item 11.3, II, do Anexo 5? Quais parâmetros mínimos o documento alternativo deve atender e como ele será avaliado? Independentemente da definição que se atribua a "documento alternativo", caso não subsista documento público alternativo, é possível que essa exigência seja suprida com a apresentação de declaração da própria proponente?

RESPOSTA:

O documento alternativo de que trata o item 11.3, II, do Anexo 5 do Edital não precisa ser documento público e pode consistir em declaração da própria Proponente, desde que explique e atenda, o quanto possível, ao objetivo do documento exigido, cumulativamente com a declaração do item 11.3, I, observado, quanto à regularidade fiscal e trabalhista, o item 5.5, IV, (a), do Edital. A suficiência será avaliada pela ANTT, nos termos do item 11.4 do Anexo 5.

36. APRESENTAÇÃO DIGITAL DE DOCUMENTOS — EDITAL, 6.11, 6.12 E 8.4, I

Considerando que os documentos devem ser apresentados em formato nato-digital ou digitalizados (item 6.11) e que a Lei Federal nº 14.063/2020 classifica as assinaturas eletrônicas entre simples, avançada e qualificada, solicita-se esclarecer, quanto aos documentos da Proponente a serem aportados por via digital na Plataforma de Leilões da B3: (i) se é admitida a assinatura eletrônica avançada realizada por meio do Assinador gov.br (conta de nível prata ou ouro), verificável pelo validador do ITI; (ii) se é admitida a assinatura eletrônica qualificada (certificado ICP-Brasil) e, havendo distinção entre os níveis de assinatura admitidos, quais documentos exigem cada nível; (iii) se a assinatura deve estar embutida no próprio arquivo PDF (padrão PAdES), verificável pelo validador do ITI, ou se é aceita a assinatura realizada em plataforma privada de assinatura, com verificação por página de registro ou por link externo; (iv) se, para signatários domiciliados no exterior, são aceitos certificados digitais emitidos no país de origem e, nesse caso, como se compatibilizam com a exigência de apostilamento ou consularização (itens 5.5 e 10.1.2, "c"); (v) se é admitido documento assinado de próprio punho e digitalizado (item 6.11); e (vi) se é admitido documento que combine assinatura manuscrita digitalizada e assinatura eletrônica de signatários distintos.

RESPOSTA:

É admitida a assinatura eletrônica mediante certificado digital, em conformidade com a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil), conforme previsto na Lei Federal nº 14.063/2020. Cumpre ressaltar a necessidade de o documento conter meios hábeis para a verificação da autenticidade da assinatura eletrônica. Caso o documento não possua tais meios de verificação, faculta-se à Proponente apresentar o documento em formato nato-digital ou digitalizado, nos termos do item 6.11 do Edital.

37. RUBRICAS E AUTENTICAÇÃO DOS DOCUMENTOS — EDITAL, 6.5 E 6.10

O item 6.5 exige que todas as páginas dos documentos sejam rubricadas por um Representante Credenciado, embora a entrega ocorra por via eletrônica (6.11). Solicita-se esclarecer se: (i) essa exigência se encontra atendida pela assinatura digital do documento; (ii) a assinatura digital do documento torna a rubrica página a página dispensável; e (iii) a dispensa de reconhecimento de firma e autenticação disposta no item 6.10 do edital aplica-se a todos os documentos exigidos das Proponentes.

RESPOSTA:

Esclarece-se que, tendo em vista a apresentação dos documentos por meio eletrônico (item 6.11 do Edital), a assinatura digital válida aposta pelo Representante Credenciado cumpre a finalidade do item 6.5 e torna dispensável a rubrica página a página, desde que garantidas a autenticidade e a integridade do documento. Dessa forma, em resposta aos itens (i) e (ii), a assinatura digital supre a exigência de rubrica individual em cada folha. Quanto ao item (iii), a dispensa de reconhecimento de firma e de autenticação prevista no item 6.10 do Edital aplica-se às declarações, procurações, Proposta Econômica Escrita e demais documentos das Proponentes, resguardado o direito da Comissão de Outorga de realizar diligências para a solicitação de documentos complementares.

38. DOCUMENTOS DA SEGURADORA E CADASTRO B3 — EDITAL, 8.4 E ANEXO 21

Caso a seguradora ou a instituição financeira possua cadastro atualizado na B3, é dispensada a apresentação de documentos societários destinados a comprovar os poderes de representação do signatário da apólice de seguro-garantia ou da carta de fiança bancária? Caso seja necessária a comprovação, ela poderá ser realizada, conforme o caso, mediante apresentação da Certidão de Administradores emitida pela SUSEP ou de consulta ao cadastro de representantes disponível no site do Banco Central do Brasil?

RESPOSTA:

O entendimento está correto, conforme consta no Anexo 21 da minuta do Contrato, capítulo 3.

39. PARTICIPAÇÃO DE FUNDOS DE INVESTIMENTO — EDITAL, 10.1.2

Considerando que o item 5.1, III, do Edital admite a participação de fundos de investimento, isoladamente ou em consórcio, e que o item 10.1.2 disciplina a documentação de representação apenas de empresas brasileiras, consórcios e empresas estrangeiras, solicita-se esclarecer se, no caso de Proponente fundo de investimento, a comprovação dos poderes dos Representantes Credenciados será feita conforme o item 10.1.2, "a", do edital, aplicável às empresas brasileiras, mediante procuração outorgada pelo administrador ou pelo gestor do fundo, conforme seu regulamento, nos moldes do Anexo 12, acompanhada do regulamento do fundo e dos documentos que comprovem a eleição do administrador ou a contratação do gestor signatário.

RESPOSTA:

A comprovação dos poderes dos Representantes Credenciados deverá observar as disposições do Edital aplicáveis à representação da Proponente, considerando, no caso de fundo de investimento, os documentos previstos na Tabela IV do Anexo 5, o regulamento do fundo e os poderes atribuídos ao seu administrador, cabendo à ANTT avaliar a suficiência da documentação apresentada.

40. CREDENCIAMENTO DE REPRESENTANTES E CORRETORAS — EDITAL, 8.4, VI, 10.1.2, 10.2.1 E 10.2.2

Se a proponente optar por corretora, a comprovação dos poderes dos Representantes Credenciados precisa constar uma única vez (junto aos documentos mencionados no item 10.1.2), sem reapresentação com a cópia do contrato de intermediação? A carta de apresentação da garantia pode ser assinada apenas pela corretora?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

41. CONSTITUIÇÃO DE HOLDING INTERMEDIÁRIA — EDITAL, 17.17

Solicita-se confirmar se a holding intermediária prevista no item 17.17 poderá ser uma sociedade preexistente e subsidiária integral da Adjudicatária, ainda que não tenha sido constituída especificamente para atuar como controladora da SPE e exerça, também, o controle de outras sociedades integrantes do mesmo grupo econômico.

RESPOSTA:

O item 17.17 do Edital admite que a Adjudicatária constitua holding intermediária que seja a única controladora da SPE que atuará como Concessionária, mantida a relação de controle dessa sociedade com a Adjudicatária, estando eventuais trocas de controle nessas relações sujeitas à anuência da ANTT, nos termos do Contrato, desde que atendidos os requisitos do Edital.

42. VALIDADE DE CERTIDÕES DE HABILITAÇÃO — ANEXO 5, ITEM 2, TABELA VII, B, E ITEM 9.9

Considerando que o item 2 do Anexo 5 condiciona a aceitação das certidões que não consignem prazo de validade à sua emissão até 90 (noventa) dias antes da data de entrega dos Documentos de Qualificação, solicita-se confirmar que essa regra não se aplica aos atestados e às certidões de responsabilidade técnica apresentadas para fins de qualificação técnica, conforme a Tabela VII, item B, e item 9.9 do Anexo 5, considerando a sua finalidade de comprovação de experiência pretérita.

RESPOSTA:

Não, o entendimento não está correto. O item 2 do Anexo 5 estabelece, de forma geral, que as certidões que não consignarem seu prazo de validade serão aceitas se emitidas até 90 (noventa) dias antes da data prevista no cronograma para a entrega dos Documentos de Qualificação, não havendo ressalva para as certidões de responsabilidade técnica apresentadas na qualificação técnica. Os atestados, por sua vez, devem observar as exigências específicas da Tabela VII, item B, e dos itens 9.9 a 9.12 do Anexo 5.

43. PRAZO DE VALIDADE DE DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO — ANEXO 5, ITEM 2, E TABELAS I A IV

Considerando que o item 2 do Anexo 5 se refere literal e exclusivamente a "certidões", solicita-se confirmar o entendimento de que o prazo de 90 (noventa) dias nele previsto não se aplica aos documentos indicados nas Tabelas I, II e III e nos itens A a G e I da Tabela IV do Anexo 5, inclusive a documentos societários e administrativos, como ato constitutivo, estatuto ou contrato social, respectivas alterações e consolidações e atos de eleição dos administradores. Solicita-se confirmar, ainda, que essa conclusão não se altera quando tais documentos forem apresentados por meio de certidão de inteiro teor ou cópia expedida pelo registro empresarial, desde que reflitam a situação vigente na data de entrega dos Documentos de Qualificação.

RESPOSTA:

Não, o entendimento não está correto. O item 2 do Anexo 5 aplica-se às certidões que não consignarem prazo de validade, inclusive à certidão atualizada expedida pelo registro empresarial prevista no item C da Tabela I e a qualquer documento apresentado na forma de certidão, ainda que de inteiro teor, devendo ser emitidas até 90 (noventa) dias antes da data prevista no cronograma para a entrega dos Documentos de Qualificação. Os documentos societários e administrativos, como ato constitutivo, estatuto ou contrato social, alterações e consolidações e atos de eleição dos administradores, não são certidões para fins do item 2, devendo refletir a situação vigente na data de entrega, conforme a Tabela I.

44. ATOS SOCIETÁRIOS PARA HABILITAÇÃO — ANEXO 5, TABELA I, A

Considerando o item A da Tabela I do Anexo 5 do Edital, solicita-se confirmar que, quando a última alteração arquivada contiver a consolidação integral do estatuto ou contrato social vigente, será suficiente a apresentação desse documento, ficando dispensada a apresentação do ato constitutivo e das alterações anteriores.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto, desde que a última alteração arquivada consolide integralmente as disposições do estatuto social ou contrato social em vigor, conforme o item A da Tabela I do Anexo 5 do Edital.

45. COMPROVAÇÃO DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO — ANEXO 5, 7, TABELA V, B, 7.1 E 11.5

Solicita-se esclarecer se a comprovação do patrimônio líquido deve ser feita exclusivamente com base no balanço patrimonial e no respectivo demonstrativo de resultados já exigíveis na forma da lei, devidamente aprovados pela assembleia geral ou pelos sócios, conforme o caso (Anexo 5, Tabela V, item B), observado, para as Proponentes estrangeiras, o item 11.5 do Anexo 5.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. A comprovação do patrimônio líquido deve ser feita com base no balanço patrimonial e no demonstrativo de resultados já exigíveis na forma da lei, devidamente aprovados pelos sócios ou assembleia geral (Anexo 5, Tabela V, item B). Para proponentes estrangeiras, os documentos devem ter aprovação da administração e observar as práticas contábeis brasileiras ou o padrão IFRS (Anexo 5, item 11.5), ressalvadas as regras específicas aplicáveis a fundos de investimento e entidades de previdência complementar (Anexo 5, itens 7.2 e 7.3).

46. CUSTOS DE NOTIFICAÇÃO DE INFRAÇÕES — CONTRATO, SUBCLÁUSULA 15.14; ANEXO 12 DO CONTRATO, ITEM 2.3

Solicita-se esclarecer se: (i) os custos de postagem das infrações lavradas pela ANTT, atribuídos à Concessionária pela subcláusula 15.14, "ii", serão ressarcidos à Concessionária, à semelhança dos custos de impressão e postagem das notificações de infração e de penalidades no Sistema de Livre Passagem (Anexo 12 do Contrato, item 2.3), ou se deverão ser considerados pelas Proponentes em sua precificação, ainda que não estejam expressamente contemplados no modelo econômico-financeiro; e (ii) a Concessionária terá acesso às bases de dados da SENATRAN, dos DETRANs e do CONTRAN necessárias à identificação dos infratores, observadas as disposições aplicáveis da LGPD.

RESPOSTA:

(i) Sim, os custos de postagem serão ressarcidos. (ii) Sim, a Concessionária terá acesso às informações necessárias ao cumprimento de suas obrigações contratuais.

47. CUSTOS DE ENERGIA ELÉTRICA E ILUMINAÇÃO — ANEXO 2 (PER VOL. I), ITENS 3.1.8, 3.4 E 3.4.11.1; PER VOL. II, TABELA 69

O item 3.1.8 do PER Volume I atribui à Concessionária os custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes na faixa de domínio, "exceção feita às edificações da PRF". O item 3.4.11.1 do PER Volume I e a Tabela 69 do PER Volume II preveem a construção ou reconstrução, pela Concessionária, de Unidades Operacionais e Delegacias da PRF. Em licitação recente, a ANTT esclareceu que "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" (Edital de Concessão nº 04/2024, Lote CN 1, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Esclarecimento nº 17 do Protocolo 50505.128692/2024-22). Diante disso, solicita-se esclarecer: Entendemos que, após a construção ou reconstrução das Unidades Operacionais e Delegacias da PRF indicadas na Tabela 69 do PER Volume II, a manutenção dessas instalações não será obrigação da Concessionária, observada a mesma diretriz do Ministério dos Transportes. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Conforme a diretriz ministerial para os projetos de concessão (Nota Informativa nº 61/2023/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR, encaminhada pelo Ofício-Circular nº 933/2023/SNTR e retificada pelo Ofício-Circular nº 941/2023/SNTR), para as Unidades Operacionais e Delegacias da PRF deverão ser consideradas somente a construção ou adequação previstas especificamente no Volume 2 do PER.

Assim, são exigíveis as intervenções de construção e reconstrução previstas na Tabela 69 do PER Volume II, conforme o escopo do item 3.4.11.1 do PER Volume I ("Construção/Adequação de UOPs e delegacias da PRF, quando relacionadas no PER Volume II") e o cronograma da Tabela 56 do PER Volume II.

Registra-se, ainda, que o item 3.1.8 do PER Volume I exclui expressamente as edificações da PRF dos custos de consumo de energia atribuídos à Concessionária: "Os custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes dentro da faixa de domínio, relativos aos trechos previstos na Concessão, estarão a cargo da Concessionária, exceção feita às edificações da PRF."

48. INTERVENÇÕES NO KM 909,165 DA BR-116/BA — PER VOLUME II, ITEM 3.2.1, C (TABELA 9), E ITEM 3.2.2, Q (TABELA 39)

A Tabela 39 do PER Volume II (p. 40) relaciona, no km 909,165 da BR-116/BA, segmento 116BBA0970, duas intervenções em obra de arte especial: "Implantação", no sentido crescente, com conclusão no 3º Ano de Concessão, e "Alargamento e Reforço", no sentido decrescente, com conclusão no 8º Ano de Concessão. A Tabela 9 do mesmo Volume (p. 18) prevê faixa adicional no sentido crescente entre os km 909,165 e 914,960, com extensão de 5,795 km e conclusão no 8º Ano de Concessão. As coordenadas iniciais dessa faixa adicional, 15°30'46.08S e 41°14'12.90O, coincidem com as da obra de arte especial acima referida. As demais obras de arte especiais relacionadas no segmento 116BBA0970, nos km 831,960, 853,700 e 858,020, têm conclusão prevista para o 8º Ano de Concessão. A implantação da obra de arte especial no 3º Ano de Concessão antecipa em cinco anos a execução de estrutura associada a trecho cuja ampliação de capacidade o PER prevê para o 8º Ano, com reflexo relevante no cronograma de investimentos e sem correspondência com a intervenção prevista, no mesmo quilômetro, para o sentido decrescente. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Entendemos que a indicação do 3º Ano de Concessão para a implantação da obra de arte especial no sentido crescente do km 909,165 da BR-116/BA decorre de erro material, e que o prazo aplicável é o 8º Ano de Concessão, em coerência com a faixa adicional prevista no mesmo trecho e sentido (PER Volume II, Tabela 9) e com a intervenção prevista no mesmo quilômetro para o sentido decrescente (PER Volume II, Tabela 39). Está correto este entendimento? 2. Em caso negativo, solicita-se esclarecer os pressupostos técnicos que justificam a implantação da obra de arte especial no 3º Ano de Concessão.

RESPOSTA:

O entendimento apresentado não está correto. As obras deverão observar os prazos máximos estabelecidos no PER – Volume II, de modo a assegurar o cumprimento do planejamento contratual e a eficiência na implementação das intervenções, sendo facultado à Concessionária antecipar sua execução e conclusão.

Considerando o histórico de acidentes graves registrados na ponte sobre o Rio Pardo, o segmento em questão caracteriza-se como Trecho Operacional Crítico. Nesse contexto, com o objetivo de mitigar os riscos identificados e aprimorar as condições de segurança viária, deverá ser prevista, para o 3º ano da concessão, a conclusão da OAE localizada no km 909+165, no sentido crescente, bem como a implantação da área de escape localizada no SNV 116BBA0972, conforme estabelecido no PER – Volume II.

49. POSTOS DE PESAGEM VEICULAR FIXOS — PER VOLUME I, ITENS 3.1.7 E 3.4.6.1, E PER VOLUME II, TABELAS 56, 59 E 66

O PER Volume I e o PER Volume II divergem quanto ao destino dos 4 postos de pesagem veicular fixos existentes. O PER Volume I prevê a "Reforma dos postos de pesagem existentes" em 12 meses na tabela de parâmetros do item 3.1.7

e determina, no item 3.4.6.1, que "Os postos de pesagem veicular existentes, regularmente aferidos e operados por autoridade rodoviária, devem ser assumidos e mantidos em operação pela Concessionária desde o início da Concessão". O PER Volume II, por sua vez, indica "Demolir" para esses 4 postos na Tabela 66, e a Tabela 56 assinala "R" aos 24 meses, com a legenda "Demolição de Edificações e/ou Remoção de Equipamentos", embora a Tabela 59 registre a quantidade inicial prevista de 4 postos de pesagem veicular fixos. A divergência se estende ao Sistema de Detecção de Altura (SDA): o item 3.4.2.7 do PER Volume I prevê a instalação desse sistema na entrada e antes da saída "de todos os postos de pesagem fixos", mas a Tabela 59 do PER Volume II registra quantidade inicial prevista igual a 0 para o SDA. Os dois Volumes integram o mesmo Anexo do Contrato, o Anexo 2 (subcláusula 1.3.1, inciso (ii)), e as subcláusulas 1.2.3 e 1.2.4 do Contrato tratam apenas da prevalência entre Anexos diferentes, de modo que não resolvem essa divergência, que altera a obrigação e o custo relativos aos 4 postos existentes. Solicita-se esclarecer se os 4 postos listados na Tabela 66 do PER Volume II devem ser reformados e mantidos em operação, conforme o PER Volume I, ou demolidos, conforme o PER Volume II, e qual é, em cada caso, a obrigação de implantação do SDA.

RESPOSTA:

Registra-se a ocorrência de erro material, visto que não existem Postos de Pesagem Fixos a serem demolidos no âmbito do projeto da Rota 2 de julho, razão pela qual as informações contidas na Tabela 60 do Apêndice D do PER – Volume II, bem como os custos referidos na modelagem econômico-financeira devem ser desconsiderados. O volume II do PER será revisado e republicado com as correções atinentes.

50. MECANISMO DE COMPARTILHAMENTO DO RISCO DE DEMANDA — ANEXO 14 DO CONTRATO, ITENS 1.3, 1.3.2, 1.4 E 1.7

O Anexo 14 do Contrato disciplina o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, que prevê compensação financeira entre as Partes quando o tráfego real se afasta do tráfego estimado além da banda de 10% (Anexo 14 do Contrato, itens 1.1, 1.2 e 2.1). As informações necessárias à aplicação do mecanismo são extraídas dos volumes de tráfego registrados nos Pedágios Eletrônicos da Concessionária e/ou dos instrumentos de fiscalização à disposição da ANTT (item 1.3), e o tráfego não registrado pelos equipamentos dos Pedágios Eletrônicos, independentemente das causas, deve ser estimado para compor o tráfego real (item 1.3.2). O Anexo 14 não indica a metodologia dessa estimativa nem quem a define. Ao mesmo tempo, a aplicação do mecanismo pela ANTT é objetiva e prescinde de elementos não previstos no Anexo (item 1.4), e a Concessionária deve apresentar, no âmbito da Revisão Ordinária, relatório de aplicação do mecanismo instruído com todas as informações, dados e cálculos, sob pena de a apuração ser realizada de forma autônoma pela ANTT (item 1.7). Diante disso, entendemos que a estimativa do tráfego não registrado pelos equipamentos dos Pedágios Eletrônicos, prevista no item 1.3.2 do Anexo 14 do Contrato, será realizada segundo a metodologia apresentada pela Concessionária no relatório de aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda (item 1.7), sujeita à apuração pela ANTT. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

Sim. A estimativa do tráfego não registrado pelos equipamentos dos Pedágios Eletrônicos (item 1.3.2 do Anexo 14 da minuta do Contrato) deverá constar do relatório de aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda apresentado pela Concessionária na Revisão Ordinária, instruído com a metodologia, os dados e a memória de cálculo (item 1.7). A metodologia e os resultados estão sujeitos à validação da ANTT, que poderá utilizar os instrumentos de fiscalização à sua disposição (item 1.3) e, caso o relatório não seja devidamente instruído, realizar a apuração de forma autônoma (item 1.7).

51. TREVO NO ENTRONCAMENTO BR-116/BA E BA-262 — PER VOL. II, PER VOL. I, ITEM 3.1.5 E MINUTA DO CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 22.5.2 E 22.6.5

O PER Volume II prevê a implantação de um trevo no entroncamento da BR-116/BA com a BA-262, no Anel Rodoviário Jadiel Matos (Vitória da Conquista/BA). No local, há uma erosão de grande porte na faixa de domínio, em ambos os sentidos da rodovia. No sentido Sul, ela decorre da drenagem da BA-262, de competência estadual; no sentido Norte,

da drenagem da Avenida Brumado, de competência municipal. Assim, a erosão é causada por sistemas de drenagem externos ao Sistema Rodoviário concedido. O item 3.1.5 do PER Volume I estabelece a obrigação de a Concessionária realizar intervenções em taludes e contenções de risco Muito Alto (R4) nos Trabalhos Iniciais. Já as subcláusulas 22.5.2 e 22.6.5 da Minuta do Contrato tratam, respectivamente, dos riscos alocados ao Poder Concedente e dos acidentes geotécnicos extraordinários. Contudo, não está claro se erosões preexistentes decorrentes da drenagem de terceiros estão abrangidas por essas disposições, o que impede a adequada avaliação dos custos de recuperação e dos riscos de seu agravamento. Solicita-se esclarecer: (i) se a recuperação dessa erosão constitui obrigação da Concessionária e, em caso positivo, em qual dispositivo do PER essa obrigação está prevista; (ii) se tal obrigação se limita à recuperação da área afetada na faixa de domínio ou se também abrange intervenções nos sistemas de drenagem da BA-262 e da Avenida Brumado; e (iii) qual dispositivo da Cláusula 22 disciplina a alocação do risco de agravamento da erosão decorrente de falhas nesses sistemas de drenagem e se, nessa hipótese, a Concessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro e/ou ao apoio do Poder Concedente perante os entes competentes.

RESPOSTA:

Esclarece-se que, conforme o item 3.1.5 do PER – Volume I, compete à Concessionária executar as intervenções necessárias à estabilização de erosões e escorregamentos. Adicionalmente, a implantação do trevo previsto na Tabela 22 do PER – Volume II deverá contemplar as soluções de engenharia necessárias à estabilização das áreas afetadas e à adequação da drenagem, considerando as contribuições da BA-262 e da Avenida Brumado. Eventuais intervenções nos sistemas de terceiros deverão observar as competências e autorizações dos respectivos entes.

Quanto à alocação de riscos, aplicam-se as subcláusulas 22.6.4 a 22.6.8 do Contrato, que estabelecem a responsabilidade da Concessionária pelos acidentes geotécnicos não extraordinários e o compartilhamento dos custos daqueles classificados pela ANTT como extraordinários, nas condições contratualmente previstas. A origem externa da drenagem não assegura, por si só, o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro, devendo eventuais pleitos e solicitações de apoio observar as disposições contratuais e regulatórias aplicáveis.

52. ENTREGA DE DOCUMENTOS PELA PLATAFORMA B3 — EDITAL, 15.1; ANEXO 22, EVENTO 12; MANUAL DE PROCEDIMENTOS DO LEILÃO (ANEXO 21), SUBITEM 8.9.II

O subitem 15.1 do Edital (p. 29) determina que a Proponente vencedora entregue, "por meio da Plataforma de Leilões da B3, o volume dos Documentos de Qualificação", no mesmo sentido do subitem 6.2 (p. 16). O evento 12 do Anexo 22 v2 (p. 1) prevê a entrega dos Documentos de Qualificação "por meio de Peticionamento Eletrônico", até 28/12/2026. O próprio Manual de Procedimentos do Leilão (Anexo 21) indica as duas vias: a entrega do Volume 3 "por meio da Plataforma de Leilões da B3" (p. 7) e "por meio de Peticionamento Eletrônico" (p. 21). A entrega por canal diverso do exigido pode ser tida como não apresentação, com risco de inabilitação e de execução da Garantia da Proposta (subitem 8.9.II). Solicita-se esclarecer por qual meio deverão ser entregues os Documentos de Qualificação: pela Plataforma de Leilões da B3 ou por Peticionamento Eletrônico, com a correspondente retificação do Anexo 22 ou do Manual.

RESPOSTA:

A entrega do Volume 3 pela Proponente Vencedora deverá ser realizada exclusivamente por meio da Plataforma de Leilões da B3, na data fixada no Cronograma, conforme estabelecem expressamente os subitens 6.2 e 15.1 do Edital e o Capítulo 2 do Anexo 21 do Edital.

53. CARTA DE FIANÇA E ENTREGA DOS ENVELOPES — EDITAL, 8.4, II; ANEXO 22, EVENTOS 8 E 9; ANEXO 21, MANUAL DE PROCEDIMENTOS B3, CAP. 3, CARTA DE FIANÇA

O subitem 8.4.II do Edital (p. 19) admite a cópia digitalizada na Data de Recebimento dos Envelopes, devendo a Carta de Fiança Bancária ser entregue "em sua forma física original em até um dia útil anterior à data da Sessão Pública do Leilão", ou seja, até 17/12/2026; o Manual de Procedimentos do Leilão (Anexo 21, p. 14) só aceita essa entrega a partir do "dia útil subsequente à data da Entrega dos Documentos" (15/12/2026). O evento 8 do Anexo 22 v2 (p. 1) prevê, para

14/12/2026, das 9h às 16h, o recebimento "da via física e da via eletrônica dos volumes" da Garantia da Proposta e da Proposta Econômica Escrita, e o evento 9 marca para "16/12/2026 a partir das 18h00" a publicação das Garantias da Proposta não aceitas, antes do fim do prazo de entrega do original da fiança. A divergência afeta o prazo de entrega do original da fiança, cuja falta pode levar à não aceitação da Garantia da Proposta. Diante disso, solicita-se esclarecer: (i) se a Carta de Fiança Bancária original deve ser entregue entre 15/12/2026 e 17/12/2026, conforme o subitem 8.4.II do Edital e o Manual de Procedimentos, ou em 14/12/2026, conforme o evento 8 do Anexo 22; (ii) se a publicação do evento 9 cobrirá as fianças cujo original for entregue depois de 16/12/2026; e (iii) qual o procedimento se o original não for entregue no prazo.

RESPOSTA:

Esclarece-se que a via física original da Carta de Fiança Bancária poderá ser entregue entre os dias 15/12/2026 e 17/12/2026, antecedendo a Sessão Pública do Leilão marcada para 18/12/2026, nos termos do item 8.4, II, do Edital e do Anexo 21 (Manual de Procedimentos do Leilão). A cópia digitalizada apresentada no Volume 1 servirá para a análise inicial da garantia, sendo a entrega do documento original em meio físico indispensável para atestar a sua validade.

54. HIERARQUIA DOS DOCUMENTOS CONTRATUAIS — EDITAL, 5.4; MINUTA DO CONTRATO, PARTE VII, 1.2.2, 1.2.3 E 1.2.4; PER VOL. I, 3.4.6.1; PER VOL. II, TABELA 66

A subcláusula 1.2.3 da Minuta do Contrato (p. 16) dá prevalência aos Anexos "elaborados pelo Poder Concedente" e a 1.2.4, entre estes, ao "de data mais recente". O PER, Anexo 2 do Contrato, foi publicado em dois volumes do mesmo Anexo, que divergem entre si: o Volume I, item 3.4.6.1 (p. 91), determina que os postos de pesagem existentes "devem ser assumidos e mantidos em operação pela Concessionária", e o Volume II, Tabela 66 (p. 77), indica "Demolir" para os quatro postos fixos. Os critérios das subcláusulas 1.2.3 e 1.2.4 não resolvem divergências dentro de um mesmo Anexo, o que deixa sem regra obrigações de investimento e operação. Solicita-se esclarecer qual critério de prevalência se aplica em caso de divergência entre os Volumes I e II do PER.

RESPOSTA:

Os Volumes I e II do PER integram o mesmo Anexo 2 do Contrato e devem ser interpretados de forma sistemática: o Volume I estabelece o escopo e os parâmetros técnicos e de desempenho de caráter geral, e o Volume II detalha os quantitativos, as localizações e os cronogramas específicos do Sistema Rodoviário. Havendo divergência, prevalece a disposição específica do PER Volume II.

55. REVISÃO ORDINÁRIA E COMPENSAÇÃO TARIFÁRIA — MINUTA DO CONTRATO, PARTE VII, 19.6.5 E 19.7.1

A subcláusula 19.7.1 da Minuta do Contrato (p. 74) inclui entre os efeitos da Revisão Ordinária a "compensação decorrente do Desconto de Usuário Frequente". O termo não consta das definições da Cláusula 1 nem das regras tarifárias da Cláusula 19, dos Anexos do Contrato ou do PER, e não há critério de concessão, custeio ou compensação do desconto. Sem essas regras, não é possível estimar o efeito do desconto sobre a Receita Tarifária nem sobre o Fator C. Solicita-se esclarecer se há previsão de Desconto de Usuário Frequente nesta Concessão e, em caso positivo, em qual documento estão suas regras de aplicação e compensação.

RESPOSTA:

Não há previsão de Desconto de Usuário Frequente nesta Concessão. A referência constante da subcláusula 19.7.1 do Contrato será ajustada, com a retirada do termo "Desconto de Usuário Frequente.

56. TRECHOS HOMOGÊNEOS E LOCALIZAÇÃO NO PER — ANEXOS DO CONTRATO ANEXO 13, TABELA 2; PER VOL. II, TABELAS 6 E 53

A Tabela 2 do Anexo 13 (p. 82) delimita o Trecho Homogêneo TH01 como "518,03 523,156 5,126 TH01", em linha com a correlação quilométrica do PER Volume II, Tabela 6 (p. 12), que inicia o trecho no km 518,030. A Tabela 53 do PER Volume II (p. 54), de Gatilhos Volumétricos, indica "TH01 324BBA 518,700 523,156 4,456". A extensão do TH01 entra no

Trecho de Cobertura do primeiro pórtico da BR-324, que define a tarifa, e a delimitação do trecho orienta a medição do gatilho. Solicita-se confirmar o km inicial e a extensão do Trecho Homogêneo TH01: 518,030 e 5,126 km, conforme o Anexo 13, ou 518,700 e 4,456 km, conforme a Tabela 53 do PER Volume II.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o Trecho Homogêneo TH01 da BR-324/BA compreende o segmento entre os km 518,030 e 523,156, com extensão total de 5,126 km, conforme estabelecido na Tabela 2 do Anexo 13. A divergência identificada na Tabela 53 do PER – Volume II decorre de erro material, que será objeto de retificação, de modo a assegurar a correta delimitação do trecho homogêneo.

57. FASE DE CONVIVÊNCIA E OPERAÇÃO — MINUTA DO CONTRATO, PARTE VII, DEFINIÇÃO (XLIII); ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 7, 3.1; PER (VOLUMES I E II)

A Definição (xliii) da Minuta do Contrato (pp. 8–9) descreve a Fase de Convivência A como o período de acompanhamento da operação pelo Poder Concedente ou pela Operadora Anterior "nos trechos descritos no PER". O PER (Volumes I e II) não traz disposição sobre Fase de Convivência nem descreve trechos para esse fim. O item 3.1 do Anexo 7 (p. 27) define a fase só por datas, até que ela "terminará com a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens". A remissão sem correspondência deixa indefinido o alcance territorial da transição operacional. Solicita-se esclarecer a quais trechos do PER se refere a Definição (xliii), ou se a Fase de Convivência A abrange todo o Sistema Rodoviário.

RESPOSTA:

A Fase de Convivência A, conforme a definição (xliii) do Contrato e os itens 2.2 e 3.2 do Anexo 7, compreende o acompanhamento, pela SPE, da operação do Sistema Rodoviário administrado pelo Poder Concedente ou pela Operadora Anterior, desde o dia seguinte à assinatura do Contrato até a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. A referência aos trechos descritos no PER deve ser entendida como relativa aos segmentos do Sistema Rodoviário objeto da Concessão.

58. SISTEMAS DE OPERAÇÃO E SEGURANÇA DOS TÚNEIS — PER VOL. I, 3.1.9, 3.3.9, 3.4.9 E 4.4.10; E PER VOL. II, TABELA 56

O item 3.4.9 do PER Volume I (p. 94) prevê "Implantação de Sistema de Operação e segurança dos Túneis.", e a tabela do item 3.1.9 (p. 42) fixa prazo de 12 meses para "Projeto de operação e manutenção do túnel.". A Tabela 56 do PER Volume II (p. 59) assinala "NP" (Não Previsto) em todas as colunas para o "Sistema de Operação e Segurança de Túnel", e nenhuma tabela do PER Volume II relaciona túnel no Sistema Rodoviário. A divergência afeta a existência de obrigações com prazo nos itens 3.1.9, 3.3.9, 3.4.9 e 4.4.10 do PER Volume I. Diante disso, solicita-se confirmar: (i) que o Sistema Rodoviário objeto da Concessão não possui túneis; e (ii) que essas obrigações relativas a túneis não se aplicam a esta Concessão.

RESPOSTA:

O Sistema Rodoviário objeto da Concessão não contempla túneis, conforme a caracterização e o detalhamento apresentados no PER – Volume II. Dessa forma, confirma-se que as obrigações relativas à implantação, recuperação, conservação, operação e monitoração de túneis, previstas nos itens 3.1.9, 3.3.9, 3.4.9 e 4.4.10 do PER – Volume I, não são exigíveis nas condições atualmente previstas para a Concessão.

A indicação "NP" (Não Previsto) na Tabela 56 do PER – Volume II confirma a inexistência de previsão para implantação do Sistema de Operação e Segurança de Túnel.

Contudo, caso a implantação de novos túneis venha a ser proposta pela Concessionária e aprovada pela ANTT, passarão a ser aplicáveis as disposições, os requisitos e as obrigações correspondentes estabelecidos nos Volumes I e II do PER.

59. ESCRITÓRIOS DE FISCALIZAÇÃO E INSTALAÇÕES — PER VOL. I, 3.1.7 E 3.4.10.1; PER VOL. II, TABELAS 56 E 68

O item 3.1.7 do PER Volume I (p. 34) prevê, entre os Trabalhos Iniciais, a "reforma e adequação dos Escritórios de Fiscalização da ANTT", e a Tabela 68 do PER Volume II (p. 78) indica "Reformar" para o único escritório relacionado, localizado no km 606,390 da BR-324/BA. O item 3.4.10.1 do PER Volume I (p. 94), por sua vez, prevê a "construção de Escritórios de Fiscalização da ANTT, com área total mínima de 800 m²", e a Tabela 56 do PER Volume II (p. 59) assinala, para o item 3.4.10.1, "X (1 ou 2)" aos 12 meses, "X (3)" aos 24 meses e "X (4)" aos 36 meses, marcas que a legenda associa, respectivamente, a reforma ou ampliação/adequação, construção e reconstrução. Entendemos que a intervenção exigida para o Escritório de Fiscalização da ANTT é a reforma do escritório existente no km 606,390 da BR-324/BA, a ser concluída em até 12 meses, nos termos do item 3.1.7 do PER Volume I e da Tabela 68 do PER Volume II, e que as marcas (3) e (4) da Tabela 56 do PER Volume II não representam intervenções adicionais de construção ou reconstrução desse escritório. Está correto este entendimento? Em caso negativo, solicita-se indicar a intervenção exigida e o respectivo prazo.

RESPOSTA:

O entendimento está correto.

A intervenção exigida para o Escritório de Fiscalização da ANTT é a reforma do escritório existente no km 606,390 da BR-324/BA, relacionado na Tabela 68 do PER Volume II com a situação "Reformar", a ser concluída em até 12 meses, nos termos do item 3.1.7 do PER Volume I e do marco "X (1 ou 2)" da Tabela 56 do PER Volume II. As marcações (3) e (4) da Tabela 56 não representam intervenções adicionais de construção ou reconstrução desse escritório.

60. QUANTIDADE DE POSTOS DE PESAGEM — PER VOL. I, 3.4.6.1; PER VOL. II, TABELAS 59 E 66

A Tabela 59 do PER Volume II (p. 72), sob "Quantidade Inicial prevista", registra 4 unidades para "PPVf - Posto de Pesagem Veicular Fixo". O item 3.4.6.1 do PER Volume I determina que os postos de pesagem veicular existentes, "regularmente aferidos e operados por autoridade rodoviária, devem ser assumidos e mantidos em operação pela Concessionária desde o início da Concessão", enquanto a Tabela 66 do PER Volume II (p. 77) indica "Demolir" para todos esses postos. A divergência torna incerto se há obrigação de manter, operar ou repor essas edificações. Solicita-se esclarecer se os PPVf indicados na Tabela 59 deverão ser mantidos em operação, nos termos do item 3.4.6.1 do PER Volume I, ou demolidos, nos termos da Tabela 66 do PER Volume II, e, no primeiro caso, até quando.

RESPOSTA:

Não existem Postos de Pesagem Veicular Fixos atualmente em operação e a serem demolidos no âmbito do projeto da Rota 2 de julho, razão pela qual a Tabela 66 do Apêndice D do PER – Volume II será excluída.

61. TRECHOS HOMOGÊNEOS E FAIXAS DE ROLAMENTO — PER VOL. II, TABELAS 2, 10 E 53

A Tabela 53 do PER Volume II (p. 54) prevê, entre outros, "TH15 324BBA 614,720 619,300 4,580 4 faixas por sentido", e o mesmo tipo de gatilho para TH16 e TH17 até o km 624,520. A Tabela 10 (p. 20) encerra a faixa adicional obrigatória no trecho "612,220 614,720 2,500", e a Tabela 2 (p. 7) informa apenas a extensão em pista dupla ("BR-324/BA 0,000 113,550"), sem o número de faixas. Sem essa informação não é possível dimensionar a obra condicionada entre os km 614,720 e 624,520. Solicita-se esclarecer quantas faixas de rolamento por sentido existem atualmente entre os km 614,720 e 624,520 da BR-324/BA.

RESPOSTA:

Esclarece-se que os trechos homogêneos TH15, TH16 e TH17 da BR-324/BA, compreendidos entre os km 614,720 e 624,520, possuem atualmente três faixas de rolamento por sentido, conforme os projetos e cadastros disponibilizados. A configuração de quatro faixas por sentido, indicada na Tabela 53 do PER – Volume II, corresponde à condição a ser atendida caso ocorra o acionamento dos gatilhos volumétricos, conforme previsto no item 3.2.3 – Obras de Manutenção de Nível de Serviço, do PER – Volume I.

63. DELIMITAÇÃO DOS TRECHOS DO SISTEMA RODOVIÁRIO — EDITAL, CAPA; PER VOL. II, TABELA 1

A capa do Edital (p. 1) descreve o trecho da BR-116/BA "compreendido entre o início no acesso do Contorno de Feira de Santana até a divisa BA/MG", sem ressalvas. A Tabela 1 do PER Volume II (p. 7) divide a BR-116/BA em dois segmentos, "428,900 827,500 398,600" e "837,200 944,700 107,500", excluindo os km 827,500 a 837,200 (SNV) e incluindo o Anel Rodoviário de Vitória da Conquista. A descrição do objeto no Edital sugere trecho contínuo, o que gera dúvida sobre as obrigações de conservação e operação no segmento excluído. Solicita-se confirmar que o segmento da BR-116/BA entre os km 827,500 e 837,200 (SNV) não integra o Sistema Rodoviário concedido.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o trecho da BR-116/BA compreendido entre os km 827,500 e 837,200 (SNV), correspondente à travessia urbana de Vitória da Conquista, não integra o Sistema Rodoviário objeto da Concessão, conforme delimitado na Tabela 1 do PER – Volume II.

Ressalta-se que o Anel Rodoviário de Vitória da Conquista integra o escopo da Concessão, nos termos da mesma tabela. Dessa forma, as obrigações contratuais de operação, conservação e manutenção da Concessionária não abrangem o segmento excluído da BR-116/BA, permanecendo aplicáveis aos trechos e às instalações que efetivamente compõem o Sistema Rodoviário concedido.

64. UNIDADES OPERACIONAIS DA PRF — PER VOL. II, TABELAS 56 E 69

A Tabela 56 do PER Volume II (p. 59) registra "Unidades Operacionais e Delegacias da PRF X (2) X (3) X (4)", e a legenda define (2) como "Ampliação/Adequação (Aumentar estrutura existente)". A Tabela 69 do mesmo volume (p. 78) não indica unidade com esse status e atribui à UOP de Simões Filho (km 598,200 da BR-324/BA) o status "Existente". A divergência torna incerta a intervenção e o custo exigidos para essa unidade. Solicita-se esclarecer se a UOP de Simões Filho deve ser objeto de ampliação/adequação aos 12 meses.

RESPOSTA:

Sim. A UOP de Simões Filho (km 598,200 da BR-324/BA) será objeto de adequação, que consistirá na implantação da Cobertura de Fiscalização, com área total de 375 m^2, nos termos da nota 2 da Tabela 69 do PER Volume II, que já assinala "Sim" na coluna Cobertura de Fiscalização para essa unidade. A intervenção corresponde à marcação "X (2)" (Ampliação/Adequação) do item 3.4.11.1 na Tabela 56 do PER Volume II e deverá estar concluída até o 12º mês. O status "Existente" atribuído à unidade na Tabela 69 será corrigido para "Adequação".

65. FÓRMULA DE CÁLCULO DA TARIFA — MINUTA DO CONTRATO, 19.6.5 (FÓRMULA), 19.4.5 (TABELA DO FRT) E 19.2.12; ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 13, TABELA 2

A subcláusula 19.6.5 da Minuta do Contrato (p. 72) define TP1 = TCP x TBP x ∏(1+dj) x (1+ΣFRT) x (1+ΣPTH x CATH) x IRT..., e a 19.4.5 (p. 66-67) fixa o FRT em 35%, 20%, 25% e 5%, 'aplicável a todos os Pedágios Eletrônicos'. Já a Tabela 2 do Anexo 13 (p. 82-85) traz PTH que equivalem a 35% e 25% ponderados pela extensão de cada TH sobre o TCP. Ela também atribui PTH de pista dupla tanto a TH existentes quanto a TH a duplicar (ex.: TH29, Sit. Atual 1, PTH 0,21133), enquanto o CATH (19.2.12) se refere só a 'pista dupla existentes'. A divergência pode fazer o incremento contar em dobro ou ser antecipado em até 35% por pórtico. Solicita-se esclarecer: (i) se o FRT e o PTH são cumulativos; (ii) se o CATH incide apenas sobre os PTH de TH com Situação Atual 2 ou 3; e (iii) por qual termo da fórmula entram os PTH das obras de duplicação e de faixas adicionais concluídas.

RESPOSTA:

(i) O FRT e o PTH são instrumentos cumulativos, não havendo, contudo, sobreposição entre eles no caso de obras de duplicação ou de implantação de faixas adicionais. Esclarece-se que a subcláusula 19.4.5 do Contrato apresenta erro material, que será objeto de correção. Para fins de Reclassificação Tarifária decorrente das referidas intervenções, prevalece a sistemática prevista na subcláusula 19.4.3, com a aplicação dos pesos dos Trechos Homogêneos (PTH) estabelecidos na Tabela 2 do Anexo 13 do Contrato, observadas as condições contratuais pertinentes.

(ii) Sim, o entendimento está correto. O CATH, previsto na subcláusula 19.2.12, incide exclusivamente sobre os PTHs dos Trechos Homogêneos que possuem a condição de pista dupla existente (com Situação Atual 2 ou 3, nos termos da Tabela 2 do Anexo 13).

(iii) A conclusão de obras de duplicação e de faixas adicionais ensejará reflexos na Tarifa de Pedágio por ocasião da aplicação da variável PTH, qualificada na fórmula apresentada na subcláusula 19.6.5, como "Pesos do TH específico associado a cada Pedágio Eletrônico a ser aplicado na Reclassificação Tarifária, conforme Tabela 2 do Anexo 13".

66. VARIÁVEL CMECANISMO E FATOR C — MINUTA DO CONTRATO, DEFINIÇÃO, (CV) E 19.6.5; ANEXOS DO CONTRATO ANEXO 15, ITEM 3.2 (DEFINIÇÃO DE CMECANISMO)

O Anexo 15, item 3.2 (p. 98), define Cmecanismo como a razão entre a parcela do Fator C e 'a Tarifa Básica de Pedágio dos 12 (doze) meses que antecedem a data t', e soma esse valor ao IRT. A TBP é expressa em R$/km (R$ 0,08396/km, Definição (cv), p. 15), e o Fator C é somado ao TP1 por pórtico (19.6.5, p. 72), em R$ por veículo equivalente (Anexo 6, 2.1). A diferença de unidade superestima o Cmecanismo em várias dezenas de vezes e distorce a compensação. Solicita-se confirmar se o denominador do Cmecanismo deve ser a tarifa média ponderada TP1 (TCP x TBP x degraus x reclassificação x IRT), e não a TBP.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. A minuta do Contrato será retificada.

67. PARÂMETROS TÉCNICOS DOS TRECHOS HOMOGÊNEOS — PER VOL. II, ITEM 3.2.3, TABELA 53

A Tabela 53 do PER Volume II (p. 54) fixa para os TH31, TH32, TH33, TH34 e TH38 da BR- 116/BA, que serão duplicados no 4º e 5º anos, o gatilho "3 faixas por sentido 17.400" VDMAeq. A mesma tabela fixa para os TH35 e TH36, vizinhos e em pista simples, o gatilho "Duplicar trecho" de 28.900 e 27.700 VDMAeq, e para a 3ª faixa nos TH29/TH30 o valor de 32.400. Pela regra, a pista dupla teria de ser ampliada com volume menor do que o exigido para duplicar a pista simples ao lado. A divergência muda de forma relevante a previsão de quando surgem as obras condicionadas. Solicita-se confirmar o valor de 17.400 VDMAeq para os TH31–TH34 e TH38 ou, se for erro material, informar o valor correto.

RESPOSTA:

Esclarece-se que foram identificados erros materiais na Tabela 53 do PER Volume II. A nova versão do documento com os valores atualizados está disponibilizada no sítio eletrônico relativo a este processo concorrencial.

68. TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO E TETO TARIFÁRIO — MINUTA DO CONTRATO, PARTE VII, DEFINIÇÃO, (CV), 19.6.3, (II), E 19.6.5; EDITAL, DEFINIÇÕES, XXIII E LIX, 1.3

A Definição (cv) da Minuta do Contrato (p. 15) fixa a TBP em "R$ 0,08396/km", que é o mesmo teto do item 1.3 do Edital (p. 10). A fórmula da subcláusula 19.6.5 (p. 72) não traz termo de Desconto Tarifário, e a subcláusula 19.6.3(ii) se refere à "TBP resultante do Leilão". O Edital define o Desconto Tarifário como deságio linear sobre a TBP, com 2 casas decimais (Definição XXIII), e exige a TBP em 5 casas decimais (Definição LIX). A divergência deixa indefinida a tarifa contratual da proposta vencedora. Solicita-se confirmar: (i) se a Definição (cv) será preenchida com 0,08396 × (1 − Desconto Tarifário ofertado); e (ii) qual a regra de arredondamento ou truncamento até a 5ª casa decimal.

RESPOSTA:

A Tarifa Básica de Pedágio do Contrato é o valor com o Desconto Tarifário ofertado pela vencedora. Ademais, o arredondamento da tarifa deve ser feito seguindo o arredondamento matemático padrão.

69. PROGRAMA DE INTEGRIDADE DA SPE — EDITAL, ANEXO 17 (TERMO DE INTEGRIDADE), ITENS 2 E 2.2; MINUTA DO CONTRATO, PARTE VII, 15.9

O item 2 do Termo de Integridade (Anexo 17 do Edital, p. 66) obriga a SPE a enviar o Programa de Integridade "dentro do prazo de 06 (seis) meses da assinatura do Contrato", e o item 2.2 (p. 67) exige, "no mesmo prazo", a certificação ISO 37001 ou o selo Pró-Ética. A subcláusula 15.9 da Minuta do Contrato (p. 57) dá "até 12 (doze) meses da assinatura do Contrato" para cumprir as ações previstas no mesmo Termo. A divergência afeta o planejamento e a exposição a penalidades. Solicita-se confirmar o prazo aplicável ao Programa de Integridade e à certificação, se 6 ou 12 meses da assinatura.

RESPOSTA:

Os prazos previstos no Termo de Integridade e na subcláusula 15.9 do Contrato não se confundem. Nos termos dos itens 2 e 2.2 do Termo de Integridade, a SPE deve criar e enviar à ANTT o Programa de Integridade, e obter a certificação ISO 37001 ou, alternativamente, o selo Pró-Ética da CGU (ou aquele que venha a substituí-lo), no prazo de 6 (seis) meses da assinatura do Contrato. Já a subcláusula 15.9 do Contrato, ao prever o prazo de até 12 (doze) meses, refere-se ao cumprimento das ações previstas no Termo de Integridade Anexo do Edital.

70. TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO E ATUALIZAÇÃO — MINUTA DO CONTRATO, DEFINIÇÃO, (CV), E 19.6.1; E ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, ITEM 2.6.1, (I)

A Definição (cv) da Minuta do Contrato (p. 15) fixa a TBP em 'R$ 0,08396/km'. A subcláusula 19.6.1 (p. 71) calcula a primeira Tarifa de Pedágio considerando 'a Tarifa Básica de Pedágio reajustada monetariamente por meio do IRT', e o Anexo 5, item 2.6.1(i) (p. 12), estima a Receita Bruta do ano seguinte ao término com 'Tarifa de Pedágio = Tarifa Básica de Pedágio x IRT', sem TCP, degraus ou reclassificação. Lidas literalmente, as duas fórmulas resultam em tarifa por km, e não por passagem. Solicita-se confirmar se, nos dois casos, a tarifa deve ser calculada por pórtico como TCP x TBP x IRT (com degraus e PTH x CATH, no caso do Anexo 5), ponderada pelo volume de cada pórtico.

RESPOSTA:

O entendimento está correto.

71. ÍNDICE DE CORREÇÃO DO MECANISMO DE INSUMOS — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 15, ITEM 1.1, (II); MINUTA DO CONTRATO, DEFINIÇÃO, (LIX)

O Anexo 15, item 1.1(ii) (p. 96), define o ICR com base no 'número-índice do IGP-DI do mês de janeiro de 2026'. Já o IRT (Definição (lix), p. 10), com o qual o ICR é comparado no item 3.2, usa o 'número-índice do IPCA do mês de novembro de 2025'. Ambos usam no numerador o índice de dois meses antes da data-base. A diferença de base cria um viés permanente de dois meses de inflação na compensação. Solicita-se esclarecer se o IGP-DIo deve ser o de novembro de 2025, alinhado ao IRT.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. A minuta do Contrato será retificada.

72. ATUALIZAÇÃO MONETÁRIA DO FATOR C — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 6, ITENS 1.6 E 2.1; MINUTA DO CONTRATO, 19.6.5

O Anexo 6 diz no item 1.6 (p. 23) que 'O Fator C será atualizado monetariamente para a mesma data-base de reajuste da tarifa, com aplicação do IRT' e, no item 2.1, que 'Previamente a sua incidência, o Fator C deve ser convertido a preços iniciais'. A fórmula da subcláusula 19.6.5 (p. 72) soma '+ C' ao TP1 sem aplicar o IRT, ao contrário do '(FCM x IRT)'. A divergência altera o valor efetivo das compensações do Fator C. Solicita-se esclarecer em que base de preços o Fator C entra na fórmula da 19.6.5 e se ele deve ser multiplicado pelo IRT.

RESPOSTA:

De acordo com o Anexo 6, o cálculo do Fator C contempla atualização monetária, sendo a taxa nominal (rt) composta pela TIR vigente e pela variação do índice utilizado no reajustamento tarifário entre os períodos considerados.

73. SUSPENSÃO DE DEPÓSITOS DE RECURSOS VINCULADOS — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 9, ITENS 9.2 E 9.3; E ANEXO 10, ITENS 4.5 E 6.1.1

O Anexo 9, item 9.2 (p. 41), diz que 'o depósito dos Recursos Vinculados serão suspensos durante o Período de Exercício', e o item 9.3 diz que 'A partir do advento do Período de Exercício' poderão ser retomadas as parcelas dos Recursos Vinculados. O Anexo 10, por sua vez, proíbe no item 4.5 (p. 55) as transferências para as Contas de Retenção e de Ajuste após a Notificação de Exercício e manda, no item 6.1.1 (p. 56), 'continuar a realizar as transferências dos Recursos Vinculados'. A divergência impede definir o fluxo de caixa durante a Administração Temporária ou a Assunção de Controle. Solicita-se confirmar se os Recursos Vinculados ficam suspensos durante todo o Período de Exercício e se a retomada do item 9.3 ocorre ao término desse período.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Os depósitos dos Recursos Vinculados permanecem suspensos durante todo o Período de Exercício e serão retomados após o seu término, nos termos dos itens 9.2 a 9.4 do Anexo 9 da minuta do Contrato.

74. PROTEÇÃO CAMBIAL E ATUALIZAÇÃO DE SALDOS — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 11, ITENS 1.1, 3.3.D E 3.5

O Anexo 11, item 3.3.D (p. 72), corrige os saldos do Mecanismo de Proteção Cambial pela NTN- B 'com vencimento em 15/05/2035', sem prever índice substituto, como faz para a PTAX e o IPCA (item 2.1). Os itens 1.1 e 3.5 (p. 68 e 75) admitem financiamentos contratados até o 5º ano e compensações 'até o fim da Concessão'. A partir de maio de 2035 o 'Ajuste' fica sem taxa de referência. Solicita-se indicar a taxa a ser usada depois do vencimento da NTN-B 2035, ou se deve ser usada a NTN-B de vencimento mais próximo do prazo médio do financiamento.

RESPOSTA:

Após o vencimento da NTN-B de 15/05/2035, a taxa de que trata o item 3.3, D, do Anexo 11 da minuta do Contrato será apurada, pela mesma metodologia, com base na NTN-B com juros semestrais de vencimento imediatamente posterior disponível, aplicando-se o mesmo critério nos vencimentos subsequentes, ou com base em título equivalente, caso aquele seja extinto. Não se adotará o critério do prazo médio do financiamento.

75. ATUALIZAÇÃO DA GARANTIA DE EXECUÇÃO — MINUTA DO CONTRATO, 11.1.2, (II), 37.1.14 (TABELA) E 28.6

A subcláusula 11.1.2(ii) da Minuta do Contrato (p. 46) multiplica o valor da garantia por '(1 – 0,05 x (NA – 2))', sem piso; com NA de 22 anos o valor exigível é zero e, acima disso, negativo. A tabela da 37.1.14 (p. 112) classifica o IIA como Nível III '20% ≤ ... < 30%' e Nível IV '> 30%', sem enquadrar o valor de exatamente 30%. A 28.6 (p. 101) usa 'acima de 20%' para as restrições, embora o Nível III comece em 20%. Solicita-se esclarecer: (i) qual é o redutor mínimo da garantia e se ele se aplica nos últimos 3 anos; e (ii) o enquadramento dos IIA de exatamente 20% e 30%.

RESPOSTA:

(i) O valor exigível resultante da aplicação da subcláusula 11.1.2, (ii), da minuta do Contrato, estabelece que quando constatado que o Indicador de Inexecução Acumulada (IIA) permaneceu abaixo de 10% nos três anos anteriores ou por período superior, o valor da Garantia de Execução do Contrato será multiplicado pelo fator redutor previsto na fórmula: (1 – 0,05 × (NA – 2)), sendo NA o número de anos consecutivos em que o IIA permaneceu abaixo de 10%, havendo um limite redutor para a aplicação ao valor exigível da garantia. O contrato será revisado de forma a prever esse % de limite (prevendo que valor exigível resultante da aplicação da subcláusula 11.1.2, (ii), da minuta do Contrato não será inferior a

60% (sessenta por cento) do valor constante da tabela da subcláusula 11.1, e a redução não se aplica aos últimos 3 (três) anos do prazo original do Contrato.)

(ii) O IIA de 20% enquadra-se no Nível III da tabela da subcláusula 37.1.14 da minuta do Contrato, sem ensejar a aplicação das subcláusulas 11.1.2, (i), e 28.6, que se referem a IIA superior a 20%. O IIA de 30% enquadra-se no Nível IV. A minuta do Contrato será retificada.

76. CONECTIVIDADE E FIBRA ÓTICA – FATOR DE DESEMPENHO — ANEXOS DO CONTRATO ANEXO 5, TABELA III, ITENS 60 E 61; MINUTA DO CONTRATO, ANEXO 5, ITENS 3.3 E 3.7 (DOI); CONTRATO, DEFINIÇÃO (XLV) E 8.3.5

A Tabela III do Anexo 5 (itens 60 e 61) atribui Fator 'A/D' à Conectividade e à Fibra Ótica, da Frente de Serviços Operacionais. Já a definição de Fator A do Contrato e os itens 3.3 e 3.7 do Anexo 5 restringem o Acréscimo às obras da Frente de Obras previstas na Tabela II. A divergência deixa incerto se a antecipação desses sistemas gera Fator A. Solicita-se confirmar se os itens 60 e 61 são passíveis de Fator A e, em caso positivo, qual CAA e qual ano-base de CAT se aplicam.

RESPOSTA:

Os itens 60 e 61 da Tabela III, referentes à implantação dos sistemas de Conectividade e Fibra Ótica, são passíveis de aplicação do Fator A, conforme indicação "A/D". Os CAT e CAA encontram-se relacionados, respectivamente, nas Tabelas IV e V do Anexo 5, enquanto os prazos máximos para implantação dos sistemas de Conectividade e Fibra Ótica estão definidos no PER Vol. II na Tabela 56 - Cronograma de Implantação Operacional.

77. CORREÇÃO DE TRAÇADO E DESCONTO DE REEQUILÍBRIO — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, TABELA II, ITEM 20; PER VOL. II, TABELA 13 E TABELA 52

O item 20 da Tabela II do Anexo 5 fixa 0,30987% por 'km' para Correção de Traçado. A Tabela 13 do PER Vol. II indica apenas o 'km médio' de cada correção, e a Tabela 52 quantifica o item em unidades (5 un). A divergência impede o cálculo de PIi e do Fator D/A/E. Solicita-se confirmar se o percentual se aplica por unidade ou por km e, neste último caso, informar a extensão de referência de cada uma das 5 correções.

RESPOSTA:

O percentual se aplica por km, conforme o item 20 da Tabela II do Anexo 5 do Contrato. A extensão de cada correção de traçado prevista foi adicionada à Tabela 13 do PER Volume II.

78. CRONOGRAMA DE ADEQUAÇÕES E OBRAS — PER VOL. II, TABELA 52 E TABELAS 8, 14, 20 E 44; ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, TABELA II

O PER Vol. II (Tabelas 8, 14, 20, 44 e 52) prevê, com ano de conclusão definido, Adequação de Duplicação (1,170 km), Iluminação de Curva Vertical (1 un), Áreas de Escape (2 un) e Diamante com Rotatórias – Melhoria (1 un na BR-324). A Tabela II do Anexo 5 não contém percentual para essas obras. A lacuna impede a precificação do Fator D/A e afeta o IIA e o critério da 3.2.2. Solicita-se informar os percentuais aplicáveis ou confirmar a qual item existente da Tabela II cada obra deve ser equiparada.

RESPOSTA:

O entendimento está correto. Para fins de aplicação dos Fatores D/A, os itens serão inseridos na Tabela II do Anexo 5.

79. REFORÇO E ALARGAMENTO DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, TABELA I, ITENS 12 E 13; PER VOL. II, ITEM 3.2.2, 'Q. OAE', TABELAS 39/40 E TABELA 52

A Tabela I do Anexo 5 (itens 12 e 13) trata reforço e alargamento de OAE como parâmetro da Frente de Serviços Estruturais, com percentual 'Por m^2' e só Fator D. O PER Vol. II (item 3.2.2, Tabelas 39, 40 e 52) os lista como Obras de

Melhorias por unidade e com ano de conclusão, sem área. A divergência impede o cálculo do Fator D e o enquadramento no IIA. Solicita-se informar a área de referência (m²) de cada OAE, ou confirmar outra unidade de aferição, e esclarecer se essas intervenções integram a Frente de Obras para fins de Fator A, IIA e subcláusula 3.2.2.

RESPOSTA:

Esclarece-se que os documentos técnicos referentes aos cadastros das Obras de Arte Especiais (OAEs) e às respectivas fichas de inspeção encontram-se disponibilizados no sítio eletrônico da ANTT, cabendo às Proponentes avaliar as condições das estruturas e as informações disponibilizadas, nos termos do item 2.6 do Edital.

Quanto ao enquadramento das intervenções, esclarece-se que os serviços de reforço e alargamento de OAEs não estão sujeitos à incidência do Fator A, devendo ser observadas as disposições contratuais específicas aplicáveis às respectivas intervenções.

80. APLICAÇÃO DO FATOR D E PARÂMETROS DE DESEMPENHO — MINUTA DO CONTRATO, DEFINIÇÃO (XXXIV) E (XLVII); ANEXO 5, 2.5.3 E TABELA III; E PER VOL. I, 3.4.12, TABELA 1

As definições (xxxiv) e (xlvii) do Contrato preveem Fator D pelo não atendimento aos Parâmetros de Desempenho da Frente de Serviços Operacionais. A Tabela III do Anexo 5 só contém itens de implantação, e o PER Vol. I fixa parâmetros operacionais (tempos de chegada de APH e guincho, Tabela 1 de disponibilidade do item 3.4.12) sem percentual correspondente. A lacuna impede quantificar o risco. Solicita-se confirmar se esses parâmetros ensejam Fator D e, em caso positivo, com quais percentuais.

RESPOSTA:

Conforme as definições (xxxiv) e (xlvii) da subcláusula 1.1.1 e a subcláusula 19.7.3 da minuta do Contrato, o Fator D é aplicado na forma do Anexo 5, cujo item 2.5 limita sua incidência às atividades listadas nas Tabelas I, II e III. Os tempos de chegada do APH e dos guinchos (PER Volume I, itens 3.4.3.3 e 3.4.3.4) e os parâmetros da Tabela 1 do item 3.4.12 não constam dessas tabelas e, por isso, não ensejam Fator D. O descumprimento desses parâmetros fica sujeito às sanções previstos no Contrato e no RCR.

81. PARÂMETROS DE DESEMPENHO DO PAVIMENTO — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, TABELA I, ITENS 1 A 7; PER VOL. I, 3.1.1, TABELA DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO DO PAVIMENTO, ITENS 6 E 8

A Tabela I do Anexo 5 (item 1) atribui Fator D à 'Ausência de depressões, abaulamentos ou áreas exsudadas', que não consta da tabela de parâmetros de desempenho do pavimento do item 3.1.1 do PER Vol. I. Essa tabela, por sua vez, fixa limites de ICP e IFI que não têm percentual na Tabela I. A divergência deixa incerto quais parâmetros geram Desconto de Reequilíbrio. Solicita-se confirmar a correspondência entre os itens 1 a 7 da Tabela I e os parâmetros do PER e esclarecer se o descumprimento de ICP e IFI enseja Fator D.

RESPOSTA:

Para fins de aplicação do Fator D, devem ser considerados os itens e os respectivos percentuais previstos na Tabela I do Anexo 5 da minuta do Contrato. Dessa forma, enseja aplicação de Fator D o item "Ausência de depressões, abaulamentos ou áreas exsudadas na pista ou no acostamento", e não ensejam aplicação de Fator D o ICP e o IFI. Cumpre esclarecer que o descumprimento dos parâmetros de desempenho do PER, estejam ou não listados na Tabela I do Anexo 5, sujeita a Concessionária às sanções previstas no Contrato e no RCR, sem prejuízo da aplicação do Fator D, quando cabível.

82. GATILHOS VOLUMÉTRICOS E OBRAS DE CAPACIDADE — PER VOL. I, ITEM 3.2.3 E TABELA 3 DO ITEM 4.8; PER VOL. II, TABELA 56 – CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO OPERACIONAL

O item 3.2.3 do PER Vol. I (p. 45) manda aferir os Gatilhos Volumétricos desde a Data de Assunção, e a subcláusula 15.3.2 da Minuta exige essa aferição em tempo real. A Tabela 3 do item 4.8 (p. 103) exige o relatório de atingimento do gatilho só 'A partir do 3º ano', e a Tabela 56 do PER Vol. II (p. 58) só exige o SAT aos 36 meses. A divergência impede definir

como o gatilho será medido nos três primeiros anos. Solicita-se esclarecer: (i) qual a fonte oficial de dados do gatilho antes da implantação do SAT; (ii) a partir de quando o relatório mensal é exigível; (iii) se o SAT deve ser antecipado nos pontos de medição dos Trechos Homogêneos.

RESPOSTA:

Inicialmente, cabe esclarecer que o item 3.2.3 do PER Vol. I (p. 45) trata das Obras de Manutenção de Nível de Serviço de forma ampla, estabelecendo diretrizes para a verificação quanto aos atingimento dos gatilhos volumétricos e as obrigações decorrentes atribuídas à concessionária quando alcançados os valores expressos no Vol. II do PER.

A tabela 56 do Vol. II do PER estabelece o prazo máximo para a instalação dos equipamentos e Sistemas de Análise de Tráfego, sendo admitida a sua antecipação.

Esclarece-se ainda que o uso do Sistema de Análise de Tráfego previsto no PER não restringe a utilização de outras metodologias e procedimentos para verificação dos níveis de serviços e volumes de tráfego da rodovia que podem ser realizados desde o início da concessão.

Neste sentido, o período de aferição dos Gatilhos volumétricos compreende o período entre a assunção da concessão até o 25º ano do contrato. Em relação aos questionamentos apresentados:

(i) O EVTEA definiu os dados dos Gatilhos Volumétricos estabelecidos na Tabela 53 do Vol. II do PER. A concessionária poderá, a seu critério e exclusiva responsabilidade, inclusive quanto aos custos financeiros, fazer a avaliação dos dados de tráfego por trecho homogêneo utilizando-se de outros mecanismos e/ou metodologias, em estrito atendimento às normas técnicas vigentes, submetendo os resultados a avaliação da ANTT, a qualquer momento do contrato.

(ii) o relatório mensal de atingimento do Gatilho Volumétrico é exigível a partir do 3º ano do prazo da Concessão, nos termos da Tabela 3 do item 4.8 do PER Volume I. No caso de antecipação da instalação dos SATs, os relatórios decorrentes deverão ser considerados a partir do início efetivo de funcionamento do Sistema.

(iii) O prazo de implantação dos SATs é o 36º mês conforme Cronograma de Implantação Operacional (Tabela 56 - PER Vol. II)

83. RADARES EXISTENTES E OBRIGAÇÕES DO PER — PER VOL. I, ITEM 3.4.2.8 E 4.8, TABELA 3; PER VOL. II, TABELA 56

O item 3.4.2.8 do PER Vol. I (pp. 67–70) exige assumir os radares existentes desde o início da Concessão e entregar semanalmente notificações, imagens e dados. A Tabela 56 do PER Vol. II (p. 58) prevê os novos SCV aos 12 meses. A Tabela 3 do item 4.8 do PER Vol. I (p. 103) exige o Relatório do SCV 'com informações exigidas no item 3.4.2.8' só 'A partir do 4º ano'. A divergência gera dúvida sobre as entregas devidas nos anos 1 a 3. Solicita-se confirmar o termo inicial das entregas semanais e do relatório mensal do SCV, tanto para os equipamentos existentes quanto para os novos.

RESPOSTA:

Verificou-se a existência de um erro material na Tabela 3 do item 4.8 do PER Volume I, no que se refere ao marco de início da entrega do "Relatório de Sistema de Controle de Velocidade com as informações exigidas no item 3.4.2.8". O prazo correto para o início dessa obrigação corresponde ao momento de entrada em operação dos novos equipamentos, ou seja, após o 12º mês de concessão. Assim, a Tabela 3 do item 4.8 do PER Volume I será corrigida e republicada.

84. SISTEMA DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO — PER VOL. I, 3.4.3.1, 3.4.4.1; PER VOL. II, TABELA 56

O PER Vol. I inclui no SAU definitivo (3.4.3.1, p. 74) o aplicativo com 'botão de emergência' e, no item 3.4.4.1 (p. 83), o aplicativo e a 'comunicação de dados por fibra ótica ao longo de toda a extensão da rodovia'. A Tabela 56 do PER Vol. II (pp. 58–59) prevê o 3.4.4.1 em 1 mês, o SAU definitivo em 12 meses, a 'Função de chamada de Emergência' em 36 meses e a 'Rede de Fibra Óptica' em 36 meses. A divergência impede definir o cronograma dessas implantações. Solicita-se confirmar o prazo exigível para: (i) o aplicativo com botão de emergência; e (ii) a fibra óptica em toda a extensão.

RESPOSTA:

Quanto ao item (i), o entendimento está parcialmente correto. Nos termos do item 3.4.3.1, Escopo 3, do PER Volume I, os SAUs definitivos, cuja implantação deve ocorrer até o 12º mês (Tabela 56 do PER Volume II), deverão contemplar Sistema APP para tablets e smartphones, com integração via satélite (GPS) e funcionalidade de botão de emergência para comunicação de sinistros de trânsito. O aplicativo previsto no item 3.4.4.1 do PER Volume I possui função distinta e independente da infraestrutura de fibra óptica. O prazo do item 3.4.4.4 (Função de chamada de emergência) na Tabela 56 do PER Volume II será corrigido para o 12º mês, compatível com a entrada em operação dos SAUs definitivos.

Quanto ao item (ii), o entendimento está correto. A Rede de Fibra Óptica em toda a extensão do Sistema Rodoviário é exigível no 36º mês (item 3.4.7.1 da Tabela 56 do PER Volume II). Até lá, a rede de dados deverá estar disponível em todo o trecho rodoviário a partir do 6º mês (Tabela 56, observação "*"). O marco do 1º mês do item 3.4.4.1 refere-se ao sistema de comunicação necessário ao início da operação, e não à fibra óptica.

85. GESTÃO AMBIENTAL E PLANOS OBRIGATÓRIOS — PER VOL. I, ITEM 5 – GESTÃO AMBIENTAL, TABELA 5, PDS 3, ALÍNEA C

O item 5 do PER Vol. I (p. 107) exige o PGR e o PAE 'até o final do 6º mês da Concessão'. A Tabela 5 (PDS 3, alínea c, p. 110) fixa '12º mês da Concessão' para o mesmo PGR/PAE. A divergência gera exposição a penalidade. Solicita-se confirmar o prazo aplicável ou esclarecer se os documentos são distintos.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o prazo aplicável para a apresentação do PGR e do PAE é de 6 (seis) meses contados do início da Concessão, conforme o item 5 do PER Vol. I e o art. 122 da Resolução ANTT nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022.

O prazo de 12º mês da Tabela 5 (PDS 3) aplica-se aos demais planos e programas ambientais nela relacionados, e não ao PGR e ao PAE, que devem ser apresentados no prazo de 6 meses.

86. TRABALHOS INICIAIS E INÍCIO DA COBRANÇA — PER VOL. I, ITEM 3, E TABELA DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO – PAVIMENTO, 3.1.1; MINUTA DO CONTRATO, 19.1.7, (I)

O item 3 do PER Vol. I (p. 9) encerra os Trabalhos Iniciais 'até o final do 12º mês', e a subcláusula 19.1.7(i) da Minuta usa as 'metas dos Trabalhos Iniciais previstas até o 12º mês'. Na tabela de Pavimento (p. 14), porém, a coluna '24 meses' (ATR 10 mm, trincas 20%, IRI 4,0 m/km, ICP 55, IFI > 0,13) está sob o cabeçalho 'Trabalhos Iniciais'. A divergência afeta o recebimento dos Trabalhos Iniciais e a progressão tarifária. Solicita-se confirmar se as metas de 24 meses pertencem à fase de Recuperação e se não contam para o recebimento dos Trabalhos Iniciais nem para a 19.1.7(i).

RESPOSTA:

Esclarece-se que o entendimento não está correto. Conforme estabelecido no item 3.1.1 do PER – Volume I, os parâmetros de desempenho do pavimento possuem cronograma específico, sendo as metas previstas para o 24º mês integrantes da fase de Trabalhos Iniciais.

Para maior clareza, os documentos serão ajustados, de modo a explicitar os prazos aplicáveis às fases de Trabalhos Iniciais e de Recuperação, observadas as particularidades dos parâmetros de desempenho do pavimento e dos demais elementos do Sistema Rodoviário.

87. LOCALIZAÇÃO E ÁREAS DE POSTOS DE ATENDIMENTO — PER VOL. I, 3.4.3.6 – PPD, ESCOPO 2; PER VOL. II, TABELA 64 E FIGURA 23

O item 3.4.3.6 do PER Vol. I (p. 79) afirma que as 'Localizações referenciais e respectivas áreas construídas estão detalhadas no PER Volume II'. A Tabela 64 do PER Vol. II (p. 76) indica os 3 PPD como 'A definir', e a Figura 23 (p. 90) não traz área, vagas nem dimensões. Sem esses dados não é possível precificar os PPD. Solicita-se informar a área construída,

a área de pátio e o número mínimo de vagas de referência de cada PPD, ou o critério objetivo de dimensionamento que a ANTT aplicará na aprovação do estudo.

RESPOSTA:

O PER não fixa área construída, área de pátio ou número mínimo de vagas para os PPDs. Nos termos do item 3.4.3.6 do PER Volume I, a Concessionária deverá desenvolver estudo, no prazo de 12 meses, com a definição dos locais e da distribuição das vagas (Parâmetros Técnicos 8), ofertando quantidade de vagas compatível com o volume e a característica do tráfego, distribuídas proporcionalmente ao volume de veículos comerciais (Parâmetros Técnicos 11), com vagas capazes de acomodar caminhões bitrem (Parâmetros Técnicos 2). Esses são os critérios que a ANTT aplicará na aprovação do estudo, observados a Lei nº 13.103/2015, o Decreto nº 8.433/2015, a Resolução ANTT nº 6.054/2024 e as portarias ministeriais. A Figura 23 do PER Volume II apresenta croqui referencial.

88. PASSAGEM INFERIOR NO KM 601 DA BR-324/BA — PER VOL. II, APÊNDICE G, ITEM G, FIGURA 44, TABELA 24, TABELA 29, TABELA 40 E TABELA 52

O Apêndice G do PER Volume II (p. 111) prevê para o km 601 da BR-324/BA a "IMPLANTAÇÃO DE PASSAGEM INFERIOR COM ADEQUAÇÃO DE TREVO EXISTENTE E INCLUSÃO DE ALÇA", e a Tabela 24 (p. 28) remete a esse Apêndice para o km 601,280, classificado como "Melhoria". As Tabelas 29 e 40 (p. 30 e 41) não listam implantação de passagem inferior nesse km, e a Tabela 52 (p. 53) contabiliza na BR-324/BA apenas "Passagem Inferior (un) 1 1/1". A divergência impede quantificar a OAE. Solicita-se confirmar se a implantação de passagem inferior no km 601 da BR-324/BA integra as obrigações e, em caso positivo, incluí-la nas Tabelas 29, 40 e 52.*

RESPOSTA:

O trevo localizado no km 601,280 da BR-324/BA será objeto de intervenção de melhoria, contemplando a implantação de alça adicional ao dispositivo existente, conforme previsto na Tabela 24 e no Apêndice G do PER – Volume II.

Adicionalmente, está prevista a implantação de um dispositivo do tipo Diamante no km 600,900 da BR-324/BA, conforme indicado na Tabela 18 do PER – Volume II. Contudo, para conferir maior clareza e consistência às informações, a classificação desse dispositivo será ajustada para Passagem Inferior na nova versão do PER – Volume II, a ser disponibilizada, com as adequações correspondentes nas tabelas pertinentes.

Ressalta-se que a intervenção já integra as obrigações previstas no PER, não representando a inclusão de uma nova obra.

89. INTEGRALIZAÇÃO DE CAPITAL SOCIAL DA SPE — EDITAL, 9.1.1, 9.3.1 E 9.3.2; MINUTA DO CONTRATO, PARTE VII, 25.2.1, 25.3 E 25.5

Os subitens 9.3.1 e 9.3.2 do Edital (p. 22) exigem subscrever e integralizar no capital social da SPE a soma de R$ 791.340.433,89 com "o valor do Aporte de Recursos Vinculados previstos no item 9.1.1". As subcláusulas 25.2.1 e 25.5 da Minuta do Contrato (pp. 97–98) proíbem reduzir o capital "abaixo dos valores especificados" e só permitem a redução após o cumprimento de 90% do PER. A subcláusula 25.3 exige PL de pelo menos um terço do capital social. Como o Aporte é transferido para a Conta de Ajuste como Recurso Vinculado (12.3(i)), há dúvida sobre o piso de capital aplicável. Solicita-se confirmar se a parcela do capital correspondente ao Aporte integra os "valores especificados" da 25.2.1 e a base da 25.3, ou se pode ser reduzida após a transferência para a Conta de Ajuste.

RESPOSTA:

A parcela do capital social correspondente ao Aporte de Recursos Vinculados, subscrita e integralizada nos termos do item 9.3 do Edital, observado o item 9.3.3, integra os valores especificados na subcláusula 25.2.1 e a base de cálculo da subcláusula 25.3 da minuta do Contrato. A transferência dos recursos para a Conta de Ajuste não autoriza a redução do capital social, que somente poderá ocorrer mediante prévia e expressa autorização da ANTT ou nos termos da subcláusula 25.5.

90. RECURSOS VINCULADOS E GARANTIAS CONTRATUAIS — MINUTA DO CONTRATO, 11.1.3, 11.1.3.1, 33.12.1 E 13.11.1

A subcláusula 11.1.3 da Minuta do Contrato (p. 46) aumenta a alíquota de Recursos Vinculados em 5 p.p. nos 5 últimos anos, e a 11.1.3.1 prevê que o montante 'será integralmente devolvido à Concessionária após o Ajuste Final de Resultados'. As subcláusulas 33.12.1 (p. 107) e 13.11.1 (p. 53), porém, mandam transferir o saldo remanescente das Contas da Concessão à Conta Única do Tesouro e encerrar as contas no processamento do ajuste. Não há indicação de qual conta recebe o acréscimo. Solicita-se esclarecer em qual conta o acréscimo é depositado, se ele fica segregado das demais compensações e em que momento e por qual Notificação é devolvido.

RESPOSTA:

A restituição à Concessionária do montante correspondente ao aumento da alíquota de Recursos Vinculados, nos termos da cláusula 11.1.3, ocorrerá após a conclusão do Ajuste Final de Resultados. Para tanto, a ANTT deverá emitir Notificação de Ajuste Final de Resultados, indicando o montante devido à Concessionária e autorizando o Banco Depositário a transferi-lo para a Conta de Livre Movimentação da Concessionária, nos termos da subcláusula 33.12. Após essa transferência, eventual saldo remanescente será destinado à Conta Única do Tesouro, seguindo-se o encerramento das Contas da Concessão, conforme previsto nas subcláusulas 33.12.1 e 13.11.1.

91. MULTAS E MARCOS DE EXECUÇÃO DE OBRAS — MINUTA DO CONTRATO 21.3, TABELA, E 21.5; PER VOL. II, TABELA 7

A tabela da subcláusula 21.3 da Minuta do Contrato (p. 79) prevê multa por 'Não cumprimento dos marcos das obras de implantação de (obras até 1 ano de duração): - Pista dupla', e o mesmo vale para faixas adicionais e contornos. O PER Vol. II (Tabela 7) só fixa o ano de conclusão das duplicações, sem duração. A subcláusula 21.5 (p. 81-82) aplica, nas hipóteses não discriminadas, multa de '10% do valor da obra' mais mora de 0,056% ao dia, até 50%. Isso gera incerteza relevante sobre a exposição a penalidades. Solicita-se esclarecer qual multa se aplica a obras de duplicação, faixas adicionais e contornos com mais de 1 ano de duração, e como se define a 'duração' da obra.

RESPOSTA:

Para fins da tabela da subcláusula 21.3 da minuta do Contrato, as obras de duplicação, de faixas adicionais em segmentos duplicados e de contornos rodoviários previstas no PER Volume II consideram-se obras de até 1 (um) ano de duração, uma vez que o PER Volume II fixa, para cada intervenção, o Ano de Concessão de sua conclusão. Aplica-se a essas obras a multa específica prevista na tabela da subcláusula 21.3, tendo como marco o prazo de conclusão previsto no PER Volume II. A subcláusula 21.5 aplica-se somente às hipóteses não discriminadas na subcláusula 21.3.

92. OBRAS DE ARTE ESPECIAIS E FATORES DE REEQUILÍBRIO — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, TABELA II, ITEM 23; PER VOL. II, TABELA 39 E TABELA 52

O item 23 da Tabela II do Anexo 5 atribui 0,02873% por unidade de OAE apenas na 116BBA. A Tabela 39 do PER Vol. II inclui na 116BBA 31 OAE novas ligadas a interseções (ex.: km 494,200 'Diamante'), além de 26 OAE de pista, e a Tabela 52 soma todas (62 un). A divergência pode duplicar o Fator D (interseção + OAE). Solicita-se confirmar se o item 23 se aplica apenas às OAE de pista (sentido Crescente/Decrescente) ou também às OAE integrantes de interseções e dispositivos.

RESPOSTA:

O item 23 da Tabela II do Anexo 5 da minuta do Contrato aplica-se apenas às OAEs de pista a serem implantadas no segmento 116BBA. Essas OAEs aparecem na Tabela 39 do PER Volume II (sentido Crescente ou Decrescente) e somam 26 unidades. Contudo, esclarece-se que foi verificado erro material no quantitativo considerado no cálculo do percentual de Fator D do referido item, que será corrigido na versão final dos documentos.

93. FÓRMULA E UNIDADES DE CÁLCULO DO FATOR D — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, 2.5.3, 4.2 E TABELA II, ITENS 17 E 50; PER VOL. I, 3.1.1 E PER VOL. II, TABELA 52

A Tabela I do Anexo 5 fixa percentuais 'Por km' e a Tabela II 'por km' ou 'unidade', mas a fórmula do item 2.5.3 não contém termo de quantidade, e o item 4.2 define o ano-base do CAT apenas para 'obras'. O PER Vol. I afere os parâmetros por faixa e por segmentos de 200 m ou 1 km. O item 17 da Tabela II, por exemplo, fixa 0,04500% por 'km' de faixa adicional em pista dupla, sem indicar o sentido, enquanto o item 50 especifica 'km de pista por sentido', e a Tabela 52 do PER Vol. II quantifica 192,040 km 'em ambos os sentidos' (96,02 km de rodovia), o que dobra ou reduz pela metade a base do Fator D/A. A lacuna impede calcular o Fator D. Solicita-se esclarecer: (i) se Doi e Dpj multiplicam a extensão (km) ou o número de unidades em desacordo; (ii) como se contam os km (de rodovia, por pista, por sentido ou por faixa) em pista dupla e marginais, inclusive no item 17 da Tabela II; e (iii) qual ano da Tabela IV se aplica ao CATj de parâmetro violado na fase de Manutenção.

RESPOSTA:

(i) Os percentuais Do_i e Dp_j incidem sobre cada unidade indicada na coluna "Unidade" das Tabelas I, II e III do Anexo 5 da minuta do Contrato, de modo que são multiplicados pela extensão, em km, ou pelo número de unidades em desacordo ou não executadas.

(ii) Para fins de aplicação dos Fatores A e D, devem ser considerados os quantitativos e as unidades apresentados no PER Volume II para cada intervenção. A duplicação é contada por km de rodovia (Tabela 7). As faixas adicionais em pista simples e em pista dupla, inclusive o item 17 da Tabela II do Anexo 5, são contadas por km por sentido (Tabelas 9 e 10). As vias marginais e a reconstrução do pavimento em solos moles também são contadas por km por sentido (Tabelas 11, 12 e 55).

(iii) Os parâmetros de desempenho da Tabela I devem ser atendidos durante toda a fase de Manutenção. Para o CAT_j, aplica-se o coeficiente da Tabela IV correspondente ao Ano de Concessão em que foi verificado o descumprimento, nos termos dos itens 2.3 e 2.5 do Anexo 5.

94. DOCUMENTAÇÃO E REQUISITOS OPERACIONAIS DO PER — PER VOL. I, 4.10.3 – REQUISITOS E FERRAMENTAS E TABELA 4 – PRAZOS DE IMPLANTAÇÃO DO SIGACO

O item 4.10.3 do PER Vol. I (p. 105) exige a 'obtenção e apresentação à ANTT de documentação que comprove a certificação ISO 55001', sem prazo. A Tabela 4 (p. 106) fixa prazos apenas para as Fases 1 a 3 do SIGACO. Solicita-se informar o prazo para apresentar a certificação ISO 55001.

RESPOSTA:

A apresentação à ANTT da certificação ISO 55001 deverá ser realizada em até 12 meses após a conclusão da Fase 3 de implantação dos subsistemas do SIGACO, ou seja, até o 36º mês após a Data de Assunção da Rodovia.

95. EXTENSÃO DOS TRECHOS E PARÂMETROS DO PER — PER VOL. II, ITEM 2.1, TABELA 2; ANEXOS DO CONTRATO ANEXO 13, TABELA 2

A Tabela 2 do PER Volume II (p. 7) informa "BR-116/BA 460,514 67,710" km de pista simples e dupla, e o total em pista dupla corresponde exatamente ao trecho 425,890–493,600. Já a Tabela 8 (p. 16) prevê "Adequação de Duplicação" no trecho "827,380 828,550 1,170", e a Tabela 2 do Anexo 13 (p. 85) classifica o TH55.1 com situação atual e final "2" (pista dupla). A divergência deixa indefinido se a obra é adequação de pista dupla existente ou duplicação, e o PER não define o escopo de "adequação de duplicação". Solicita-se confirmar a configuração atual do trecho entre os km 827,380 e 828,550 da BR- 116/BA e o escopo mínimo exigido para a adequação de duplicação.

RESPOSTA:

O Trecho Homogêneo TH55.1 compreendido entre os km 827,380 e 828,550 da BR-116/BA, apresenta atualmente duas faixas de rolamento por sentido, embora sua configuração geométrica não atenda integralmente aos parâmetros estabelecidos no PER – Volume I.

Dessa forma, a intervenção denominada "Adequação de Duplicação", prevista na Tabela 8 do PER – Volume II, consiste na adequação da infraestrutura existente aos parâmetros geométricos aplicáveis às pistas existentes, conforme estabelecido no item 3.2.8 do PER – Volume I, não se tratando da implantação de uma nova pista duplicada.

96. CLASSIFICAÇÃO DE DISPOSITIVOS E INTERVENÇÕES — PER VOL. II, TABELA 18, TABELA 40 E TABELA 52; APÊNDICE G, ITEM H

A Tabela 18 do PER Volume II (p. 25) classifica o dispositivo do km 4,160 do Contorno de Feira de Santana como "Implantação", e a Tabela 52 (p. 53) o contabiliza entre as implantações ("8/1"). O Apêndice G (p. 112) descreve para o mesmo km a "ADEQUAÇÃO DE DISPOSITIVO EXISTENTE COM IMPLANTAÇÃO DE NOVA ALÇA", e a Tabela 40 (p. 40) prevê apenas o alargamento da OAE do km 4,144. A divergência altera o escopo a orçar. Solicita-se confirmar se a obrigação do km 4,160 é a implantação de diamante completo ou a adequação do dispositivo existente conforme a Figura 45 do Apêndice G.

RESPOSTA:

O entendimento apresentado não está correto. A intervenção prevista contempla a implantação de alças com objetivo de adequar a configuração geométrica do dispositivo existente à tipologia Diamante, incluindo a adaptação das OAEs e alças de acessos existentes.

97. APÓLICES DE SEGURO PARA ASSINATURA DO CONTRATO — EDITAL, 17.3, V; MINUTA DO CONTRATO, PARTE VII, 43.1, 43.5 E 43.10

O subitem 17.3.V do Edital (p. 31) exige "apólices de seguro, nos termos da Minuta do Contrato" como condição para a assinatura. A subcláusula 43.1 da Minuta (p. 115) exige seguros "Durante o Prazo da Concessão [...] nas condições estabelecidas pela ANTT, conforme regulamentação". A 43.5 (p. 116) remete os limites ao "maior dano provável", e a 43.10 conta a vigência "a partir da data da assinatura do Contrato". Não se sabe quais coberturas e valores devem ser apresentados antes da assinatura, nem qual regulamentação se aplica. Solicita-se esclarecer quais apólices e limites mínimos devem ser comprovados no prazo do subitem 17.3 e qual norma da ANTT os define.

RESPOSTA:

Os seguros obrigatórios da Concessão estão regulamentados pelo Capítulo V da Resolução ANTT nº 6.032/2023 (RCR3). Nos termos do art. 45, deverão ser contratados, no mínimo, seguro de danos materiais, abrangendo riscos de engenharia, operacionais e relativos às máquinas e equipamentos da Concessão, e seguro de responsabilidade civil, abrangendo a Concessionária e o Poder Concedente. A comprovação da primeira contratação deverá ocorrer antes da assinatura do Contrato, nos termos do art. 46, § 3º, admitida a apresentação de certificado emitido pela seguradora, pelo prazo máximo de 60 (sessenta) dias, enquanto pendente a emissão da apólice, conforme § 2º do mesmo artigo. Quanto aos limites de cobertura, o art. 48 estabelece que deverão ser calculados com base no maior dano provável, cabendo à Concessionária estimar os valores e informar à ANTT a respectiva metodologia de cálculo. As apólices deverão observar, ainda, a vigência mínima estabelecida na subcláusula 43.10 da Minuta do Contrato.

98. DESCONTO DE REEQUILÍBRIO NO ÚLTIMO ANO — MINUTA DO CONTRATO, 23.5.3 E 8.4.2 E 8.4.4; ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, 2.6, 4.3 E TABELA IV

A subcláusula 23.5.3 do Contrato remete o Desconto e o Acréscimo de Reequilíbrio do último ano às regras específicas do Anexo 5. O Anexo 5 trata só do Desconto no último ano (item 2.6), e a Tabela IV não tem CAT para o ano 30, embora o Estoque de Melhorias possa ser requisitado a qualquer tempo (8.4.2) com 18 meses de prazo. A lacuna deixa

sem recomposição as obras concluídas no último ano. Solicita-se esclarecer como será recomposta uma obra do Estoque, ou uma obra antecipada, concluída no 30º ano.

RESPOSTA:

As obras do Estoque de Melhorias e as obras antecipadas concluídas no último ano da Concessão terão sua recomposição apurada no Ajuste Final de Resultados, nos termos da subcláusula 33.7 do Contrato, que contempla os saldos dos Fatores C,A,D e E, observadas as regras do Anexo 5 e a subcláusula 23.5.3.

99. INTERVENÇÕES EM PONTOS CRÍTICOS — PER VOL. I, TABELA 3.1.2, ITENS 7 E 11, E 4.3.1

Os itens 7 e 11 da tabela 3.1.2 do PER Vol. I (pp. 19–20) exigem, até o 12º mês, intervenções nos 'Pontos Críticos (conforme Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia...)'. O item 4.3.1 (p. 100) não fixa prazo para esse relatório. Solicita-se informar o prazo de entrega do Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego e esclarecer se o Plano dos 100 Dias pode servir de base para os Pontos Críticos dos itens 7 e 11.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia, previsto no item 4.3.1 do PER – Volume I, deverá ser apresentado à ANTT até o 12º mês da Concessão.

O Plano dos 100 Dias, previsto no item 4.1 do PER – Volume I, poderá subsidiar a identificação dos Pontos Críticos e a execução das intervenções previstas nos itens 7 e 11 da tabela do item 3.1.2, desde que fundamentado em diagnóstico técnico adequado.

Ressalta-se que a utilização do Plano dos 100 Dias não substitui a obrigação de apresentação do Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia, nem altera os prazos estabelecidos para as intervenções de segurança viária.

100. VEÍCULOS ISENTOS DE PEDÁGIO — MINUTA DO CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.2.3 E 19.2.4; PER VOLUME I, ITENS 3.4.5.2, 3.4.10.2 E 3.4.11.2

A Minuta do Contrato, subcláusula 19.2.3 (p. 63), relaciona os veículos que "terão trânsito livre no Sistema Rodoviário e ficam, portanto, isentos do pagamento de Tarifa de Pedágio": motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas moto, ambulâncias, veículos oficiais da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, próprios ou contratados de prestadores de serviço, e veículos do Corpo Diplomático. A subcláusula 19.2.4 estabelece que eventuais descontos concedidos pela Concessionária são de seu exclusivo critério, sem direito a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. O PER Volume I prevê a isenção apenas dos veículos de fiscalização da ANTT (item 3.4.10.2, p. 96) e da Polícia Rodoviária Federal (item 3.4.11.2, p. 97), e o item 3.4.5.2 (p. 90) prevê a arrecadação pelo Sistema de Livre Passagem (free flow). Nem o Contrato nem o PER tratam dos veículos da própria Concessionária e de suas contratadas, inclusive das empresas executoras das obras, utilizados exclusivamente na execução do objeto da Concessão (veículos leves, caminhões de carga e de transporte de materiais e equipamentos, entre outros), que circularão com frequência pelos pórticos durante as obras e a operação. Solicita-se: (i) confirmar se esses veículos estão sujeitos à cobrança da Tarifa de Pedágio; (ii) em caso negativo, informar o fundamento contratual e o procedimento de cadastro ou identificação desses veículos no Sistema de Livre Passagem; e (iii) em caso afirmativo, esclarecer se a não cobrança desses veículos pela Concessionária seria tratada como desconto nos termos da subcláusula 19.2.4 e se a respectiva tarifa integraria a Receita Bruta para fins de cálculo das obrigações contratuais que nela se baseiam.

RESPOSTA:

(i) Não. Nos termos da subcláusula 19.2.3 da minuta do Contrato, os veículos próprios da Concessionária e os de seus prestadores de serviço, desde que utilizados exclusivamente na execução do objeto da Concessão, estão isentos da Tarifa de Pedágio.

(ii) A Concessionária manterá cadastro desses veículos, instruído, no que couber, com os documentos do art. 65 da Resolução ANTT nº 6.032/2023 (RCR 3), inclusive os dados do dispositivo de arrecadação eletrônica, e o disponibilizará à ANTT, mantendo os registros das passagens isentas pelo prazo de 5 (cinco) anos. As passagens desses veículos não serão consideradas evasão para fins da subcláusula 22.2.4 e do Anexo 12 da minuta do Contrato, não

integram a Receita Bruta e não ensejam recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. O tráfego desses veículos integrará o tráfego real para fins do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, nos termos do item 1.3, (a), do Anexo 14 da minuta do Contrato, convertido em volume equivalente pelo Multiplicador da Tarifa correspondente à sua categoria.

(iii) Prejudicado.

101. VDMA E DADOS DE TRÁFEGO DO MEF — MEF, ABA "VOLUME"

O VDMA apresentado na aba "Volume" do MEF para o ano de 2022 não corresponde ao VDMA obtido por meio das pesquisas de tráfego disponibilizadas no relatório para o mesmo ano. Além disso, não identificamos, no material apresentado, a indicação da fonte desses dados. Nesse sentido, solicitamos esclarecer qual foi a fonte dos VDMAs utilizados no MEF, bem como, se possível, os critérios utilizados para sua obtenção e eventual compatibilização com os dados das pesquisas de tráfego, uma vez que estes volumes foram utilizados como VDMA de partida da concessão.

RESPOSTA:

Conforme indicado no Relatório de Estudos de Tráfego (Produto 1 – Tráfego), a calibração do modelo de simulação de tráfego foi realizado em função de contagens volumétricas classificadas realizadas especificamente para o estudo, e em função de fontes secundárias, tais como dados volumétricos do PNCT e registros das praças de pedágio existentes na concessão anterior. No entanto, em função da alteração na estrutura tarifária considerada (valores e quantidade de pontos de cobrança), não necessariamente as projeções de volumes pedagiados, segundo o modelo, correspondem exatamente aos volumes observados.

Deve ser observado que, nos termos do subitem 2.5.1 do Edital, "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.".

Também cabe lembrar que o MEF possui caráter referencial, de modo que os volumes de tráfego nele considerados não apresentam caráter vinculativo.

102. RELATÓRIO DE TRÁFEGO E PREMISSAS DOS ESTUDOS — EDITAL, ITEM 2.5.1; RELATÓRIO DE TRÁFEGO BR-116/BA, BR- 324/BA, ITENS 10.2 E 11.2 (TABELA 34) E ITEM 12 (TABELA 35)

O item 2.5.1 do Edital estabelece que os estudos disponibilizados pela ANTT foram elaborados "para fins exclusivos de precificação da Concessão". Entre esses estudos está o Relatório de Tráfego BR-116/BA, BR-324/BA. O item 11.2 do relatório (Tabela 34) indica que foram simulados cenários com tarifas quilométricas de R$ 0,09, R$ 0,11, R$ 0,13, R$ 0,15 e R$ 0,17. O item 12 (Tabela 35) relaciona as intervenções no sistema consideradas nos cenários futuros. O item 10.2 afirma que a alocação de viagens "foi realizada para todos os chamados cenários de alteração da demanda". O relatório, contudo, não apresenta as premissas específicas nem os resultados de cada cenário simulado. O relatório do Acórdão nº 2337/2026-TCU-Plenário registra, com base na Nota Técnica nº 37/2025 da ANTT, que os cenários com tarifas de R$ 0,15/km e R$ 0,17/km foram simulados e adicionados ao Modelo Econômico-Financeiro (§ 669). Sem os resultados de cada cenário, as Proponentes não conseguem identificar qual deles fundamenta os volumes de tráfego adotados no Modelo Econômico-Financeiro, nem avaliar a sensibilidade da demanda às variações tarifárias, informação necessária à precificação a que se refere o item 2.5.1 do Edital. Diante disso, solicita-se esclarecer: (i) qual dos cenários simulados no Relatório de Tráfego corresponde aos volumes de tráfego adotados no Modelo Econômico-Financeiro disponibilizado com o Edital; e (ii) se a ANTT disponibilizará às Proponentes, nos termos do item 2.2 do Edital, os arquivos ou relatórios com as premissas e os resultados de cada cenário simulado, incluindo os volumes por ponto de cobrança e as estimativas de fuga.

RESPOSTA:

Os cenários simulados correspondem às tarifas quilométricas de R$ 0,09/km, R$ 0,11/km, R$ 0,13/km, R$ 0,15/km e R$ 0,17/km. Os volumes obtidos para cada cenário podem ser verificados no arquivo "07. Fugas.xlsx" e na aba "OutputSimulacao" do MEF, disponibilizado no site da ANTT.

Deve ser observado que, nos termos do subitem 2.5.1 do Edital, "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.".

Também cabe lembrar que o MEF possui caráter referencial, de modo que os volumes de tráfego nele considerados não apresentam caráter vinculativo.

103. REFORÇO DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS — PER VOL. I, ITENS 3.1.3, 3.2.8.1 E 3.2.8.2, H) E I); PER VOL. II, TABELA 10 E TABELA 40

A Tabela 40 do PER – Volume II classifica como 'Reforço' as OAEs dos km 523,112, 533,520, 591,209, 595,211, 597,872, 603,098 e 612,233 da BR-324/BA, situadas em segmento com implantação obrigatória de faixa adicional (Tabela 10). Solicita-se confirmar se, nos casos em que a implantação da faixa adicional com a seção do item 3.2.8.1 do Volume I for incompatível com a estrutura existente, a obrigação da concessionária compreende o alargamento, o alongamento ou a substituição da OAE, nos termos dos itens 3.1.3 e 3.2.8.2 do Volume I, independentemente da classificação 'Reforço' da Tabela 40.

RESPOSTA:

Esclarece-se que a classificação das Obras-de-Arte Especiais (OAEs) como "Reforço", na Tabela 40 do PER – Volume II, não afasta a necessidade de execução das intervenções eventualmente requeridas para compatibilização das estruturas existentes com as obras de ampliação de capacidade previstas no PER.

Conforme disposto no item 3.1.3 do PER – Volume I, as intervenções nas OAEs compreendem, quando aplicáveis, o alargamento para adequação da largura da plataforma rodoviária, o alongamento para compatibilização com a configuração final da rodovia e a demolição e substituição das estruturas sem condições de aproveitamento.

Adicionalmente, deverão ser observados os parâmetros geométricos estabelecidos no item 3.2.8.1 e as disposições específicas do item 3.2.8.2 do PER – Volume I, inclusive quanto às condições aplicáveis às passagens superiores e inferiores e à responsabilidade pela execução das respectivas adequações.

Dessa forma, confirma-se que a Concessionária deverá executar as adequações das OAEs que se mostrarem tecnicamente necessárias à implantação das faixas adicionais previstas, observadas as características das estruturas, as soluções de engenharia aplicáveis e as demais disposições do PER, independentemente da classificação "Reforço" constante da Tabela 40 do PER – Volume II.

104. LARGURA DAS FAIXAS E EXCEÇÕES DO PER — PER VOL. II, EXCEÇÃO B.1; PER VOL. I, 3.2.8.2, I)

A Exceção B.1 do PER – Volume II admite, entre os km 518 e 615 da BR-324/BA, a redução das larguras das novas faixas e/ou acostamentos sob viadutos existentes. Solicita-se esclarecer: (i) se a exceção se aplica também a passarelas existentes; (ii) quais as larguras mínimas admitidas para faixas e acostamentos interno e externo e se há extensão máxima para o trecho com redução; (iii) se a redução pode ser adotada para viabilizar a manutenção de OAEs classificadas como 'Reforço' na Tabela 40; e (iv) se a redução se aplica também às faixas de aceleração e desaceleração de dispositivos situados sob viadutos existentes.

RESPOSTA:

Esclarece-se que a Exceção B.1 do PER – Volume II aplica-se exclusivamente aos trechos situados sob viadutos existentes entre os km 518 e 615 da BR-324/BA, não abrangendo as passarelas existentes.

O PER não estabelece larguras mínimas específicas nem extensão máxima para os trechos sujeitos à redução. Eventuais adequações deverão ser devidamente justificadas e demonstradas nos respectivos projetos, acompanhadas de medidas complementares de sinalização e segurança viária, de modo a não comprometer a segurança dos usuários.

Ressalta-se, ainda, que a referida exceção não se aplica às OAEs classificadas como "Reforço" na Tabela 40 do PER – Volume II, tampouco às faixas de aceleração e desaceleração dos dispositivos situados sob viadutos existentes.

105. PASSARELAS EXISTENTES E NOVAS IMPLANTAÇÕES — PER VOL. II, TABELA 42; PER VOLUME I, 3.2.8.2, E)

Nos locais em que a Tabela 42 do PER – Volume II prevê 'Implantação' de passarela na BR- 324/BA e já existe passarela que atende, ou pode ser adequada para atender, aos requisitos do item 3.2.8.2 e) do Volume I, inclusive a transposição das pistas previstas, solicita-se confirmar se a adequação da passarela existente atende à obrigação.

RESPOSTA:

Esclarece-se que poderá ser admitida a adequação de passarela existente em substituição à implantação de nova estrutura prevista na Tabela 42 do PER – Volume II, mediante análise e aprovação prévia da ANTT, nos termos da subcláusula 7.4 do Contrato, desde que a solução assegure grau igual ou superior de funcionalidade e segurança viária e atenda integralmente aos requisitos técnicos do item 3.2.8.2, alínea "e", do PER – Volume I, incluindo acessibilidade e transposição segura das pistas principais e marginais existentes ou previstas.

A solução deverá ser tecnicamente justificada pela Concessionária, observados os procedimentos contratuais aplicáveis e os prazos estabelecidos na Tabela 42 do PER – Volume II.

106. INTERSEÇÕES E PROJETOS DE ENGENHARIA — PER VOL. II, TABELA 18; PER VOL. I, 3.2.2

O PER – Volume II prevê interseções do tipo diamante sem rotatórias nos km 540,500, 542,500 e 544,240 da BR-324/BA (Tabela 18). Solicita-se confirmar se, atendidas as funções previstas para os dispositivos (movimentos de retorno e de acesso), é admitida tipologia distinta da indicada, nos termos do item 3.2.2 do Volume I, e quais critérios serão considerados nessa avaliação.

RESPOSTA:

Esclarece-se que, nos termos do item 3.2.2 do PER – Volume I e da subcláusula 7.4 do Contrato, admite-se a proposição de tipologia distinta da prevista na Tabela 18 do PER – Volume II para as interseções dos km 540,500, 542,500 e 544,240 da BR-324/BA, condicionada à análise e à aprovação prévia da ANTT.

A avaliação considerará o atendimento aos movimentos de retorno e acesso previstos, a capacidade operacional, a fluidez do tráfego, os parâmetros geométricos e técnicos aplicáveis, a compatibilidade com as obras de ampliação de capacidade e as condições locais de implantação, devendo a solução proposta assegurar grau igual ou superior de funcionalidade e segurança viária em relação à originalmente prevista.

A adoção de solução alternativa deverá observar os prazos estabelecidos no PER – Volume II e não ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em decorrência dessa alteração.

107. LIMITES DE TRECHOS HOMOGÊNEOS — PER VOL. II, TABELAS 53, 54 E 58

Na Tabela 53 do PER – Volume II, o trecho homogêneo TH01 da BR-324/BA inicia no km 518,700, enquanto os segmentos homogêneos (Tabela 58) e as velocidades diretrizes (Tabela 54) iniciam no km 518,030. Solicita-se confirmar o tratamento do segmento entre os km 518,030 e 518,700 quanto aos gatilhos volumétricos.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o Trecho Homogêneo TH01 da BR-324/BA compreende o segmento entre os km 518,030 e 523,156, com extensão total de 5,126 km, conforme estabelecido na Tabela 2 do Anexo 13. A divergência identificada na Tabela 53 do PER – Volume II decorre de erro material, que será objeto de retificação, de modo a assegurar a correta delimitação do trecho homogêneo.

108. REMISSÃO ENTRE VOLUMES DO PER — PER VOL. II, 3.2.4.A; PER VOL. I, 3.2.8.1

O item 3.2.4.A do PER – Volume II remete ao 'item 3.2.9.1' do Volume I. Entende-se que a remissão correta é ao item 3.2.8.1. Solicita-se confirmar se o entendimento em questão se encontra correto.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o entendimento está correto. A remissão ao item 3.2.9.1 do PER – Volume I, constante do item 3.2.4.A do PER – Volume II, deve ser entendida como referência ao item 3.2.8.1, que trata das Características Geométricas da Rodovia.

Trata-se de erro material de referência, que será corrigido na próxima versão do PER – Volume II, sem alteração dos parâmetros técnicos aplicáveis.

109. CLASSIFICAÇÃO DE PASSARELAS COMO MELHORIAS — PER VOL. II, TAB. 42; PER VOL. I, 3.2.8.2, E) E F)

A Tabela 42 do PER – Volume II classifica como 'Melhoria' 10 passarelas da BR-324/BA. Solicita-se esclarecer: (i) se a melhoria de passarela existente compreende a adequação aos requisitos do item 3.2.8.2 e) do Volume I (acessibilidade, gabarito, telas e iluminação), sem ampliação da estrutura quando esta já transpuser as pistas existentes e previstas; e (ii) nos casos em que a rampa de acesso desembarcar entre a pista principal e via marginal existente ou prevista, se é admitida a travessia em nível da marginal, com dispositivos de segurança, em lugar da extensão da passarela.

RESPOSTA:

Esclarece-se que as passarelas classificadas como "Melhoria" na Tabela 42 do PER – Volume II deverão atender aos requisitos estabelecidos no item 3.2.8.2, alínea "e", do PER – Volume I, incluindo acessibilidade, gabarito vertical, telas de proteção, iluminação e demais parâmetros técnicos aplicáveis. Não será exigida a ampliação das estruturas existentes quando comprovado o atendimento às condições de transposição das pistas principais e marginais, existentes ou previstas, à largura final da rodovia e aos demais requisitos de funcionalidade e segurança estabelecidos no PER.

Quanto às vias marginais, esclarece-se que a travessia em nível não constitui, por si só, solução suficiente para o atendimento da obrigação contratual, uma vez que as passarelas deverão transpor as pistas principais e marginais, existentes ou previstas. Eventuais soluções alternativas poderão ser submetidas à prévia análise e aprovação da ANTT, desde que tecnicamente justificadas e observadas as disposições contratuais aplicáveis, especialmente a subcláusula 7.4 do Contrato.

110. DEPOSIÇÃO DE MATERIAL E PASSIVOS RODOVIÁRIOS — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 4.2.1, 4.2.2, 22.6.1, (I), E 22.6.2, (II); PER VOLUME I, ITEM 3.1.6 (TRABALHOS INICIAIS, PROCEDIMENTO 3); PER VOLUME II, TABELA 62

Foi identificada a deposição recente de volume expressivo de material aparentemente caracterizado como "bota-fora" na atual praça de pedágio da BR-324, em Simões Filho/BA. Solicita-se esclarecer se esse material será removido e destinado a local devidamente licenciado antes da assinatura do contrato de concessão. Caso contrário, solicita-se indicar as obrigações e os custos que deverão ser considerados pela Proponente para sua remoção, transporte e destinação final ambientalmente adequada.

RESPOSTA:

Informa-se que, no âmbito do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), não foram identificadas informações suficientes para confirmar a natureza, a origem e o volume do material mencionado, tampouco a existência de previsão para sua remoção antes da assinatura do Contrato de Concessão.

Eventuais serviços de remoção, transporte e destinação final de materiais existentes na faixa de domínio deverão observar as obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER), as disposições contratuais e a legislação ambiental aplicável, inclusive quanto à caracterização dos resíduos e à sua destinação ambientalmente adequada.

Nesse sentido, nos termos da Subcláusula 2.6 do Edital, cabe aos interessados avaliar diretamente as condições do Sistema Rodoviário, bem como os dados e informações disponíveis, a fim de subsidiar a identificação das intervenções eventualmente necessárias e a estimativa dos respectivos custos, inclusive aqueles associados à remoção, ao transporte e à destinação final de materiais.

111. POSTO DA PRF E OBRIGAÇÕES DA CONCESSÃO — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 7.4 E 8.3.3; PER VOLUME I, ITENS 3.2.8.1, A, B E H, 3.2.8.2, B, E 3.4.11.1; PER VOLUME II, ITEM 3.2.1, D (TABELA 10), ITEM 3.2.4, B.1, E TABELA 69

Recentemente foi erguido novo posto da Polícia Rodoviária Federal no município de Simões Filho/BA às margens da BR-324, aproximadamente à altura do km 598. Todavia, aparentemente não foi observado afastamento suficiente para a ampliação da via com a implantação da terceira faixa e demais elementos adicionais indicados no PER, tais como acostamento. Sendo assim, questiona-se acerca da possibilidade de previsão de estreitamento do taper de acesso e desenvolvimento ao mencionado posto, visando a manutenção da edificação.

RESPOSTA:

As exceções aos parâmetros geométricos estão expressamente previstas no PER – Volume II e não contemplam a possibilidade de estreitamento do taper de acesso ao posto da Polícia Rodoviária Federal (PRF).

Ressalta-se que não estão previstas intervenções na edificação existente, à exceção da implantação de cobertura. Dessa forma, a estrutura deverá ser preservada, assim como deverão ser executadas integralmente as obras de ampliação de capacidade previstas no PER – Volume II, observados os parâmetros geométricos estabelecidos no PER – Volume I, item 3.2.8, e nas normas técnicas vigentes.

Caberá à futura Concessionária, durante a elaboração dos projetos executivos, desenvolver soluções técnicas que compatibilizem a infraestrutura existente com as intervenções previstas, incluindo a implantação da terceira faixa de rolamento, acostamentos, acessos e demais elementos geométricos, assegurando o atendimento integral às exigências do PER, sem prejuízo das condições de segurança viária e operacionalidade do Sistema Rodoviário.

112. VIADUTOS E RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL — PER VOLUME I, ITENS 3.1.3 (RECUPERAÇÃO, PROCEDIMENTOS 10 A 12, E TABELA DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO, ITEM 7), 3.2.8.1, A, B, II, E H, E 3.2.8.2, I; PER VOLUME II, ITEM 3.2.1, D (TABELA 10), ITEM 3.2.2, Q (TABELA 40), E ITEM 3.2.4, B.1

Os viadutos situados nos km 533+500, km 564+800, km 573+200, km 581+950, km 591+200, km 595+200, km 597+900, km 603+100, km 612+230, km 617+080 e km 618+060 da BR-324 possuem pilares próximos às bordas externas das vias inferiores, o que, a princípio, impediria a implantação da 3ª faixa nos padrões usuais. Contudo, o próprio PER (nos itens Vol. 1, 3.2.8.1, alínea "b", inciso "ii", e Vol. 2, 3.2.4, alínea "B") prevê expressamente a possibilidade de estreitamentos pontuais para essas situações, mediante a implantação de sinalização adequada e a supressão pontual dos acostamentos externos. Diante dessa previsão normativa no Edital/PER, entende-se que a demolição e reconstrução dos referidos viadutos não compõem o escopo contratual originário, tampouco foram contempladas na composição do CapEx do contrato. Está correto o nosso entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Conforme previsto no item 3.2.4, alínea "B.1", do PER – Volume II, para o segmento da BR-324/BA compreendido entre os km 518 e 615, admite-se, nos trechos situados sob viadutos existentes, a apresentação, pela Concessionária, de propostas de adequação geométrica restritas exclusivamente às larguras das novas faixas de rolamento e/ou dos acostamentos, desde que devidamente demonstradas e justificadas em projeto específico, observadas as condições de segurança viária e as disposições aplicáveis do PER.

Confirma-se que a demolição e a reconstrução desses viadutos não estão previstas no escopo original das intervenções de ampliação de capacidade estabelecidas no PER, cabendo à Concessionária desenvolver soluções de engenharia que compatibilizem as estruturas existentes com a implantação da terceira faixa, observadas as exceções expressamente admitidas.

Ressalta-se, contudo, que os viadutos localizados nos km 617+080 e 618+060 encontram-se fora do segmento previsto pela exceção.

113. VIADUTOS E RESPONSABILIDADES DE INTERVENÇÃO — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 4.2.2 E 4.2.4; PER VOLUME I, ITENS 3.1.3 (TRABALHOS INICIAIS, PROCEDIMENTO 8; RECUPERAÇÃO, PROCEDIMENTOS 10 A 12; TABELA DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO, ITENS 3, 6 E 7), 3.2.8.1, B, I, E 3.2.8.2, I; PER VOLUME II, ITEM 3.2.2, Q (TABELA 40)

Identificou-se que os viadutos situados nos km 591+200, km 595+200, km 597+900, km 612+230 e km 618+060 possuem gabarito vertical inferior ao parâmetro mínimo estabelecido no PER. Tendo em vista que o PER originário e os estudos de viabilidade do contrato não especificaram obras de intervenção estrutural ou de rebaixamento de pista para a adequação de gabarito dessas OAEs pré-existentes, entende-se que tais correções não foram contempladas no escopo original das obras, tampouco na composição do CapEx contratual. Está correto o nosso entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. As OAEs existentes poderão ter seus gabaritos verticais mantidos nas condições atuais, ainda que inferiores a 5,50 m, devendo a Concessionária promover a aferição e a sinalização correspondentes (conforme PER Volume I, item de recuperação das OAEs).

Excetuam-se as OAEs e interseções em desnível previstas como obra no PER Volume II, que deverão ser tratadas conforme as intervenções ali previstas. Alterações de tipo ou localização de dispositivos devem ser previamente submetidas à ANTT e não ensejam reequilíbrio econômico-financeiro (PER Volume I, item 3.2.2).

Adicionalmente, o item 2.5.1 do Edital estabelece que as informações e os estudos disponibilizados pela ANTT foram elaborados para fins exclusivos de precificação da Concessão, sem caráter vinculante perante as Proponentes ou a futura Concessionária. Nos termos dos itens 2.5 e 2.6, cabe às Proponentes realizar a análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

114. IDENTIFICAÇÃO DOS PONTOS DE COBRANÇA — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, (CVIII), E 19.6.5; ANEXO 13 DO CONTRATO, ITEM 1, TABELAS 1 E 2; ANEXO 14 DO CONTRATO, ITEM 2.5, TABELA 1; PER VOLUME II, TABELAS 62 E 63

A Tabela 1 do Anexo 13 (p. 81) identifica os pontos de cobrança como "PP_01", "FF_02", "PP_03" e assim por diante; a Tabela 2 (p. 82) usa "FF1" a "FF12"; a Tabela 1 do Anexo 14 (p. 92) usa "P1" a "P12"; e a Tabela 63 do PER Volume II (p. 75) lista os pórticos "FF_1" a "FF_12", todos free flow. O prefixo PP não corresponde às praças a demolir da Tabela 62 do PER. Não há tabela de correspondência, e o VEQ de referência (Anexo 14) e o Trecho de Cobertura (Anexo 13) são definidos por ponto de cobrança, com efeito sobre a tarifa e sobre a compensação de demanda. Solicita-se confirmar a correspondência entre P1 a P12 do Anexo 14, os pontos da Tabela 1 do Anexo 13 e os pórticos FF_1 a FF_12 do PER Volume II.

RESPOSTA:

Esclarece-se que os pontos de cobrança identificados nas Tabelas 1 e 2 do Anexo 13, na Tabela 1 do Anexo 14 e na Tabela 63 do PER Volume II correspondem aos mesmos 12 (doze) Pedágios Eletrônicos, observada a respectiva sequência numérica de 1 a 12, independentemente dos prefixos utilizados.

115. CÓDIGOS SNV E LOCALIZAÇÃO DAS OBRAS — PER VOLUME II, TABELAS 6, 7, 8, 9, 10, 14, 21, 38, 40, 45, 46, 47, 48, 49 E 60, E APÊNDICES A (TABELA 57) E B (TABELA 58)

O PER Volume II localiza diversas obrigações apenas pelo código de segmento SNV, mas usa codificações que não coincidem entre as tabelas: (i) as Tabelas 46 e 48 (p. 47 e 49) atribuem acessos e pontos de ônibus ao segmento "324BBA0340 6 3º" e "324BBA0340 8 3º", código que aparece também nas Tabelas 38, 40 e 60, mas não na Tabela 57 (p. 61), que inicia a BR-324/BA em "324BBA0350 ENTR BR-101 (P/HUMILDES) 519,700 535,400 15,700"; (ii) a Tabela 7 (p. 16) prevê duplicação no segmento "116BBA0965 828,550 833,346 4,796", código também usado nas Tabelas 8, 21 e 45, que não consta das Tabelas 6 e 57 (p. 13 e 63), enquanto a Tabela 58 (p. 70) registra o mesmo intervalo como "TH55.2 BR-116/BA 116BBA0970 828,550 833,346 4,796"; (iii) a Tabela 45 (p. 46) prevê "BR-116/BA 116BBA0780 5 4º", "116BBA0792 3 5º" e "116BBA0915 1 6º", e a Tabela 47 (p. 48–49) traz os mesmos códigos e anos para pontos de ônibus, mas, pelas Tabelas 6 e 58, o segmento 116BBA0780 corresponde aos km 496,300– 521,300, duplicados no 3º ano (Tabela 7, p. 15); os anos indicados só coincidem com a numeração da Tabela 7, que dá a esse trecho o código 116BBA0770, e os segmentos 116BBA0791 e 116BBA0955 não constam das Tabelas 45 e 47, enquanto a Tabela 49 usa a numeração das Tabelas 6/58; e (iv) a Tabela 9 (p. 18) atribui ao segmento 116NBA1030 a faixa adicional "116NBA1030 3,840 5,722 1,882", e a Tabela 58 (p. 70) situa esse segmento em "TH67 BR-116/BA 116NBA1030 21,680 25,120", com divergências análogas nas Tabelas 10, 14 e 21 (p. 19-20, 23 e 27). A divergência impede identificar o trecho e o prazo de execução dessas obrigações. Solicita-se: (i) esclarecer a qual segmento SNV e intervalo de km corresponde o código 324BBA0340; (ii) confirmar se o código 116BBA0965 corresponde ao segmento 116BBA0970, entre os km 827,380 e 833,346; (iii) esclarecer qual codificação SNV prevalece nas Tabelas 45 a 48, e, (iv) confirmar se, havendo divergência entre o código SNV e o km indicados nas tabelas do PER Volume II, prevalece o km.

RESPOSTA:

Em relação às solicitações:

(i) esclarece-se que, se trata de um erro material, o SNV correto para o segmento questionado é o 324BBA0350. Portanto as Tabelas 38 - Dispositivo Especial da BR-324/BA, Tabela 40 - OAE da BR-324/BA, Tabela 46 - Acessos da BR-324/BA, Tabela 48 - Pontos de Ônibus da BR-324/BA

e Tabela 60 - Trechos Operacionais Críticos da Rodovia – BR-324/BA foram ajustados.

(ii) se trata de um erro material. O SNV correto para o segmento questionado é o 116BBA0970. Em razão disso, as Tabelas 7 - Obras de Duplicações da BR-116/BA, Tabela 8 - Obras de Adequação de Duplicações da R-116/BA, Tabela 21 - Interseções tipo Trevo Completo da BR-116/BA e Tabela 45 - Acessos da BR-116/A do PER Volume II foram ajustadas;

(iii) se trata de um erro material, o SNV para o segmento questionado é o 116BBA0780. Quanto aos segmentos das Tabelas 45 - Acessos da BR-116/BA e Tabela 47 - Pontos de Ônibus da BR-116/BA, foram ajustadas;

(iv) se trata de um erro material. A Tabela 9 - Obras de Faixas Adicionais em Pista Simples da BR-116/A, do PER Volume II foi ajustada.

116. VEÍCULOS DE APOIO NAS BASES OPERACIONAIS — PER VOLUME I, ITEM 3.4.3.4; PER VOLUME II, TABELA 56 E APÊNDICES C (TABELA 59) E D (TABELA 65)

O item 3.4.3.4 do PER Vol. I (p. 78) diz que 'Nas BSOs deverão estar de prontidão os utilitários como guinchos leves'. A Tabela 59 do PER Vol. II (pp. 71–72) prevê 12 BSO/SAU e 5 guinchos leves. Solicita-se confirmar que a quantidade mínima é de 5 guinchos leves no total.

RESPOSTA:

O entendimento está correto, observado o que segue. A Tabela 59 do PER Volume II prevê o quantitativo mínimo de 5 (cinco) guinchos leves para todo o Sistema Rodoviário, não sendo exigido 1 (um) guincho leve por BSO. A quantidade é mínima, e a Concessionária deverá dimensionar e distribuir os guinchos de modo a cumprir os tempos máximos de chegada do item 3.4.3.4, Parâmetros de Desempenho, do PER Volume I, inclusive em atendimentos simultâneos. O parâmetro poderá ser atendido por motocicleta, inspeção de tráfego ou outro veículo operacional, quando a necessidade do usuário assim o permitir (Parâmetros de Desempenho 3).

117. RESPONSABILIDADES SOBRE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 4.2.2, 4.2.4, 8.1.4, 8.4 E 22.3.1, (I); PER VOLUME I, ITENS 3.1.3 (TRABALHOS INICIAIS, PROCEDIMENTO 8, E TABELA DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO, ITEM 3) E 3.2.7

O PER, Volume I, estabelece a seguinte responsabilidade relacionada às Obras de Arte Especiais, Trabalhos Iniciais: "8. Aferição dos gabaritos de todos os viadutos, passagens inferiores, passagens subterrâneas e passarelas de pedestres, com implantação de sinalização de regulamentação e de advertência correspondente, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) em suas versões atualizadas." A partir de análise preliminar realizada pela Proponente, verifica-se que o atendimento a essa previsão poderá demandar a implantação ou adequação de outras obras além daquelas inicialmente consideradas no MEF e na composição do CAPEX. Nesse contexto, solicita-se esclarecer como serão avaliadas essas eventuais intervenções e, caso confirmada a necessidade de execução de obras adicionais, qual será o tratamento aplicável aos respectivos custos no âmbito do contrato, inclusive quanto à sua consideração no CAPEX?

RESPOSTA:

Compete à Concessionária executar, no mínimo, as intervenções previstas no item Q do PER – Volume II, sem prejuízo da obrigação de assegurar o atendimento aos parâmetros técnicos e de desempenho estabelecidos no item 3.1.3 do PER – Volume I para todas as Obras de Arte Especiais (OAEs) integrantes do Sistema Rodoviário concedido.

Ressalta-se que, conforme a subcláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente possuem caráter meramente referencial e não vinculativo. Nos termos do item 2.6 do Edital, cabe às Proponentes avaliar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e as informações relativas à exploração da Concessão, de modo a considerar, na elaboração de suas propostas, todas as intervenções necessárias ao atendimento das obrigações e dos parâmetros de desempenho estabelecidos no PER.

118. ESTADO DAS OBRAS DE ARTE ESPECIAIS E RISCOS — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 4.1.1, 4.2.1 E 4.2.5; PER VOLUME I, ITEM 3.1.3 (TRABALHOS INICIAIS, PROCEDIMENTO 10)

O PER, Volume I, estabelece a seguinte responsabilidade relacionada às Obras de Arte Especiais, Trabalhos Iniciais: "9. Identificação das OAEs sob a responsabilidade de terceiros, não integrantes do sistema rodoviário concedido." Considerando que o dispositivo prevê a identificação das OAEs sob responsabilidade de terceiros e não integrantes do sistema rodoviário concedido, solicita-se confirmar o entendimento de que tais estruturas não estarão abrangidas pelas obrigações de intervenção, manutenção e conservação atribuídas à Concessionária, cabendo a esta apenas a sua identificação. Está correto nosso entendimento?

RESPOSTA:

Esclarece-se que o entendimento está correto. Conforme previsto no item 3.1.3 do PER – Volume I, compete à Concessionária identificar as Obras de Arte Especiais (OAEs) sob responsabilidade de terceiros e não integrantes do Sistema Rodoviário concedido, não estando essas estruturas abrangidas pelas obrigações de intervenção, manutenção e conservação atribuídas à Concessionária.

119. GARANTIA DE EXECUÇÃO E ASSINATURA DO CONTRATO — EDITAL, ITENS 1.5, 1.5.1, 8.1, 8.12 E 17.3, I; CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, (LIX), 1.4.1, 11.1, 11.1.2 E 19.6.3

O subitem 17.3.I do Edital (p. 30) exige a Garantia de Execução "nos termos da Cláusula 11 da Minuta do Contrato" antes da assinatura. A subcláusula 11.1 (p. 45) fixa R$ 644.685.431,28 em valores de janeiro de 2026, e a 11.1.2 manda atualizar pelo IRT. O IRT (Definição (lix), p. 10) toma o IPCA de "dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio", data que ainda não existe na assinatura. Para a Garantia da Proposta (8.12), o Edital fixa o mês de atualização. Solicita-se esclarecer se a Garantia de Execução apresentada na assinatura deve ser atualizada e, em caso afirmativo, qual o mês do IPCAi.

RESPOSTA:

Nos termos do item 17.3, I, do Edital, a Garantia de Execução do Contrato deverá ser apresentada para a assinatura do Contrato, observados os valores previstos na subcláusula 11.1 da Minuta do Contrato. A atualização desses valores será realizada pelo IRT, conforme a subcláusula 11.1.2, observada a definição contratual do IPCAi, correspondente ao número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio.

PROTOCOLO: 50505.163639/2026-30

Recebido em 15 de outubro de 2026 - 02:36:00

1. REPROGRAMAÇÃO DO CRONOGRAMA DE OBRAS — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 5.3, 7.5, 8.1.10 E 30.7; PER VOLUME I, ITEM 4.7; PER VOLUME II, ITENS 3.2.1 E 3.2.2 E TABELA 63; ACÓRDÃO Nº 2337/2026-TCU-PLENÁRIO

O cronograma de obras do PER Volume II foi definido na estruturação da Concessão. No curso da execução do Contrato, com o detalhamento dos projetos, o licenciamento ambiental e demais autorizações necessárias e o planejamento das intervenções, podem surgir razões técnicas e de interesse dos usuários para ajustar a sequência de execução das obras vincendas, sem redução de quantitativos nem alteração do escopo essencial das intervenções. A regulamentação da ANTT reconhece essa possibilidade ao prever a reprogramação de obras "em função da necessidade de adequação do planejamento de intervenções às necessidades dos usuários" (Resolução ANTT nº 6.000/2022, art. 1º, parágrafo único, inciso XXII). Nesse contexto, o PER Volume II prevê a conclusão, no 3º Ano de Concessão, de diversas Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, a exemplo das duplicações da BR-116/BA entre o km 782,360 e o km 818,520 (PER Volume II, Tabela 7), das faixas adicionais e vias marginais no Anel Rodoviário (PER Volume II, Tabelas 9 e 11) e dispositivos em desnível concentrados na região urbana de Vitória da Conquista. Nessas condições, a execução simultânea dessas frentes no prazo previsto poderia, em determinadas circunstâncias, gerar impactos relevantes à fluidez e à segurança do tráfego e à adequada sequência das intervenções. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Entendemos que a reprogramação de obras vincendas, por antecipação ou postergação, prevista na regulamentação da ANTT (Resolução ANTT nº 6.000/2022, art. 1º, parágrafo único, inciso XXII) está compreendida na "forma prevista em regulamento da ANTT" a que se refere a subcláusula 8.1.10 do Contrato. Assim, caso a Concessionária demonstre, mediante justificativa técnica, que a execução escalonada das obras se mostra mais adequada às necessidades e ao interesse dos usuários, inclusive considerando aspectos como fluidez e segurança do tráfego municipal, tempo de viagem, custos operacionais e emissões, por estudo técnico de impacto ao usuário, poderá, inclusive por ocasião da apresentação do Planejamento de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia, submeter à ANTT proposta de reprogramação dessas obras, sem redução de quantitativos e mantidos o escopo essencial e os parâmetros de desempenho aplicáveis nem alteração de especificações e sem inclusão de novas obras, para deliberação por termo aditivo, nas hipóteses do art. 27-E da Resolução pela ANTT, na forma da regulamentação vigente nº 5.950/2021, antes do vencimento dos prazos originais. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0001 do protocolo 50505.163641/2026-17

2. SOLO MASSAPÊ E AMBIENTE REGULATÓRIO EXPERIMENTAL — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 22.3.1, (I), 22.6.2, (III), E 23.4.2, (V); PER VOLUME I, ITENS 3.1.1 E 4.6; PER VOLUME II, ITEM 3.2.4, B.2, E TABELA 55; ESTUDOS DE VIABILIDADE, ESCOPO 2.6; ACÓRDÃO Nº 2337/2026-TCU- PLENÁRIO; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.000/2022, ART. 228; RESOLUÇÃO ANTT Nº 5.999/2022, ARTS. 2º, § 4º, E 18, § 5º; CONTRATOS DE CONCESSÃO DOS EDITAIS ANTT Nº 1/2025 (BR-040/495/MG/RJ) E Nº 1/2024 (BR-381/MG)

O PER Volume II prevê a reconstrução do pavimento em solos moles na BR-324/BA, do km 545,300 ao km 601,260, nos dois sentidos, entre o 3º e o 6º Ano de Concessão, cabendo à Concessionária "identificar, projetar e executar as intervenções necessárias à superação de patologias decorrentes de insuficiência de capacidade de suporte dos solos de fundação", "nos termos do contrato e da regulação vigente" (PER Volume II, item 3.2.4, B.2, e Tabela 55). O relatório de geologia e geotecnia que instruiu o Edital registra a ocorrência de solo massapê, de natureza expansiva, "entre os km 547 ao km 567", com base em sondagens a trado do subleito (Estudos de Viabilidade, Escopo 2.6, Tabelas 6 e 7). Considerando que o massapê é um solo argiloso expansivo de características heterogêneas presente ao longo da região do Recôncavo e entorno de Feira de Santana, o que torna o solo da região específico e requer a adoção de metodologia de execução ainda em fase experimental para validação de melhor solução de engenharia, solicita-se que: 1. Para reduzir a incerteza sobre o comportamento do solo massapê, conferir previsibilidade às soluções e aos custos e permitir a avaliação de soluções alternativas de engenharia, a Concessionária possa propor à ANTT ambiente regulatório experimental (Resolução ANTT nº 6.000/2022, art. 228; Resolução ANTT nº 5.999/2022, art. 2º, § 4º) para o estudo conjunto e o teste de diferentes soluções de engenharia de pavimento em segmentos da Tabela 55 do PER Volume II, com monitoramento conjunto. Caso aprovado o ambiente regulatório experimental, poderá o instrumento que o discipline definir os segmentos abrangidos, o período e os critérios do teste, os Parâmetros de Desempenho aplicáveis durante sua execução e, quando tecnicamente necessário, os correspondentes ajustes de cronograma e demais repercussões contratuais pertinentes. 2. Dentro do ambiente regulatório experimental (Resolução ANTT nº 6.000/2022, art. 228; Resolução ANTT nº 5.999/2022, art. 2º, § 4º) sejam definidos os custos e valores reais incorridos pela Concessionária, cujos riscos e benefícios serão partilhados com o Poder Concedente via reequilíbrio econômico-financeiro, seguindo melhores práticas já utilizadas pela Agência para compartilhar riscos geotécnicos.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0002 do protocolo 50505.163641/2026-17

3. REFORMA TRIBUTÁRIA – CBS, IBS E REEQUILÍBRIO — EDITAL, ITENS 11.3, I, II E XI; CONTRATO, SUBCLÁUSULA 22.3.2; ANEXO 6 DO CONTRATO, ITENS 1.3, 1.3.5 E 2.3.1; ATO DAS DISPOSIÇÕES CONSTITUCIONAIS TRANSITÓRIAS, ART. 125

O item 11.3, XI, do Edital determina que a Proposta Econômica Escrita considere "a legislação vigente na data da Proposta Econômica Escrita, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais", e o item 11.3, II, do Edital fixa a incidência do ISSQN à alíquota de 5% sobre a receita anual de pedágio e a receita anual extraordinária. A subcláusula 22.3.2 do Contrato atribui ao Poder Concedente os riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, desde que comprovado o seu impacto direto na Concessão, com exceção da legislação referente ao imposto sobre a renda. Neste contexto, a Emenda Constitucional nº 132/2023 e a Lei Complementar nº 214/2025, que instituem a CBS e o IBS em substituição, entre outros, ao PIS, à COFINS e ao ISSQN, estão em vigor, mas a aplicação do novo sistema à Concessão depende de atos ainda não editados, em especial a fixação das alíquotas de referência, a fixação das alíquotas próprias do IBS pelos Estados e Municípios, a definição da proporção entre CBS e IBS ao longo do período de transição e a regulamentação dos novos tributos. Parte desses atos tende a ser editada em data próxima à entrega das propostas (14/12/2026) e à sessão pública do Leilão (18/12/2026), o que pode alterar as premissas tributárias da Proposta Econômica Escrita sem tempo hábil para sua incorporação pelas proponentes. Além disso, o item 1.3.5 do Anexo 6 do Contrato inclui entre os eventos do Fator C a alteração de receitas

decorrente da redução ou do aumento da alíquota do ISSQN e da alíquota do PIS e da COFINS, em rol exemplificativo, e o item 2.3.1 do mesmo Anexo determina que esses eventos incidam obrigatoriamente sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte. No período de transição, a extinção do PIS e da COFINS e a redução gradual do ISSQN tendem a ser refletidas na Tarifa Básica de Pedágio por esse mecanismo, ao passo que não foi possível identificar previsão expressa equivalente para o acréscimo de carga decorrente da CBS e do IBS. Diante disso, solicita-se esclarecer, separadamente: 1. Se as proponentes devem elaborar a Proposta Econômica Escrita com base no sistema tributário em prática na data de publicação do Edital, que servirá como data de corte para fins do item 11.3, XI, do Edital e da subcláusula 22.3.2 do Contrato, isto é, o PIS, a COFINS e o ISSQN, este último à alíquota de 5%, conforme o item 11.3, II, do Edital, desconsideradas a CBS e o IBS cobrados a título de teste em 2026 (ADCT, art. 125). 2. Se sim, os efeitos da substituição desses tributos pela CBS e pelo IBS ao longo do Prazo da Concessão serão tratados como evento da subcláusula 22.3.2 do Contrato? 3. Se a criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais e a edição de atos normativos que alterem a carga tributária incidente sobre a Concessão após a data de corte, inclusive a fixação das alíquotas de referência da CBS e do IBS, a fixação das alíquotas próprias do IBS pelos Estados e Municípios e os atos de regulamentação dos novos tributos, constituem risco alocado ao Poder Concedente, nos termos da subcláusula 22.3.2 do Contrato, ainda que tais atos decorram da Emenda Constitucional nº 132/2023 e da Lei Complementar nº 214/2025, já em vigor na data de corte. 4. Em caso de resposta negativa ao item 1, requer-se esclareça como as Proponentes devem computar as alíquotas dos novos tributos, visto que a alíquota de referência não foi fixada. 5. Se a instituição da CBS e do IBS, em substituição ao PIS, à COFINS e ao ISSQN, está abrangida pelo item 1.3.5 do Anexo 6 do Contrato, de modo que o acréscimo de carga decorrente dos novos tributos seja recomposto pelo Fator C, na mesma forma e periodicidade em que as reduções dos tributos substituídos forem refletidas na Tarifa Básica de Pedágio. 6. Se, em cada Revisão Ordinária do período de transição, a redução dos tributos substituídos e o acréscimo dos novos tributos serão apurados conjuntamente.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0003 do protocolo 50505.163641/2026-17

4. TARIFA CONSIDERADA NA PROPOSTA ECONÔMICA — EDITAL, ITEM 11.3, IV, V E XII; CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.5.4, 19.5.5, 19.5.6, 19.5.8, 19.6.2, 19.6.6 E 19.6.7.

O item 11.3, IV, do Edital determina que a Proposta Econômica Escrita considere "todas as receitas oriundas do recebimento da Tarifa de Pedágio no valor da tarifa para o pagamento automático". O Contrato, por sua vez, prevê que a Concessionária receba a Tarifa Líquida da Concessionária, calculada sobre a tarifa de pagamento automático (TP1), devida pelo usuário com TAG, nos pagamentos em até 180 dias, nos seguintes termos: 100% da TP1 no pagamento automático (TAG); 98% e 95% da TP1, respectivamente, nos pagamentos avulsos realizados em até 30 dias (TP2) e entre 31 e 180 dias (TP3); e 10% a 60% da TP4 nos pagamentos realizados após 180 dias, conforme o atraso (Contrato, subcláusulas 19.5.4, 19.5.5 e 19.6.2 a 19.6.7). As tarifas avulsas são calculadas a partir da TP1: a TP2 corresponde à TP1 dividida por 0,80, e a TP3 e a TP4 correspondem, respectivamente, a 1,5 e 2,74 vezes a TP2 (Contrato, subcláusulas 19.6.6 e 19.6.7). Prevê, ainda, que a Concessionária "considerou em sua Proposta Econômica Final a receita proveniente da Tarifa Líquida da Concessionária" (Contrato, subcláusula 19.5.8). Diante disso, solicita-se esclarecer qual tarifa as proponentes devem considerar na Proposta Econômica Escrita, para todas as formas e prazos de pagamento: a tarifa de pagamento automático (TAG), conforme o item 11.3, IV, do Edital, ou a Tarifa Líquida da Concessionária, com os fatores previstos na subcláusula 19.5.5 do Contrato.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0004 do protocolo 50505.163641/2026-17

5. EVASÃO DE PEDÁGIO E COMPROVAÇÃO DAS NOTIFICAÇÕES — CONTRATO, SUBCLÁUSULA 22.2.4, (I) E (III); ANEXO 12 DO CONTRATO, ITENS 2.1, 2.5, 2.6, 4.1, 4.2 E 4.3; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023, ART. 63-H

A subcláusula 22.2.4, (i), do Contrato atribui ao Poder Concedente 90% da perda de Receita Tarifária decorrente de evasão, e o Anexo 12 do Contrato condiciona essa assunção à comprovação das notificações previstas no Contrato e no regulamento da ANTT (Anexo 12 do Contrato, itens 4.2 e 4.3). Para esse fim, considera-se evasão o não pagamento da tarifa em até 180 dias da passagem pelo Pedágio Eletrônico (Anexo 12 do Contrato, item 4.1), e a Concessionária deve manter registros auditáveis de todas as tentativas de notificação e cobrança (Anexo 12 do Contrato, item 4.3). O mesmo Anexo dispensa as notificações eletrônicas quando os dados dos usuários não estiverem disponíveis (Anexo 12 do Contrato, item 2.6), e a Resolução ANTT nº 6.032/2023, com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026, exige a notificação digital quando disponíveis os dados do usuário e o envio de correspondência com a cobrança da tarifa e a notificação de autuação quando lavrado o auto de infração pela ANTT (art. 63-H, I, "b"). Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Se, quando os dados do usuário não estiverem disponíveis, a assunção de 90% da perda pelo Poder Concedente dependerá apenas das providências de notificação aplicáveis ao caso, como a correspondência com a cobrança e a notificação de autuação enviada ao endereço constante do cadastro do veículo. 2. Se, nos casos em que nem o proprietário do veículo puder ser identificado, como placa encoberta, adulterada ou ilegível por condição do próprio veículo ou veículo estrangeiro, a perda permanecerá sujeita ao compartilhamento previsto na subcláusula 22.2.4, (i), do Contrato. 3. Se, nas hipóteses dos itens 1 e 2 acima, a perda será caracterizada como risco assumido pelo Poder Concedente com o decurso de 180 dias da passagem sem pagamento (Anexo 12 do Contrato, item 4.1), bastando, para comprovar a indisponibilidade dos dados do usuário ou do proprietário do veículo, os registros auditáveis de que trata o item 4.3 do Anexo 12, como a imagem da passagem, a consulta ao Renavam sem retorno ou com retorno incompleto e o encaminhamento dos dados disponíveis à ANTT para a lavratura do auto de infração.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0005 do protocolo 50505.163641/2026-17

6. COMPARTILHAMENTO DE RISCO DE FRAUDE NO PEDÁGIO — CONTRATO, SUBCLÁUSULA 22.2.4, (II); RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023, ART. 63-H

A subcláusula 22.2.4, (ii), do Contrato atribui à Concessionária "0,5% (meio por cento) da perda de Receita Tarifária anual" provocada por fraudes. Contudo, a Resolução ANTT nº 6.032/2023, com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026, atribui ao Poder Concedente "100% (cem por cento) dos impactos sobre a receita tarifária em razão de evasões de pedágio decorrentes de fraudes praticadas pelos usuários" (art. 63-H, I, "a"). Diante disso, entendemos que, quanto ao percentual da perda por fraude assumido pela Concessionária, deverá ser aplicada ao Contrato a regra da Resolução ANTT nº 6.032/2023 (com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026), que atribui ao Poder Concedente a totalidade dos impactos sobre a receita tarifária decorrentes de fraudes praticadas pelos usuários (art. 63-H, I, "a"). Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0006 do protocolo 50505.163641/2026-17

7. CONTA DE AJUSTE E COMPENSAÇÃO POR EVASÃO — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, (LXXIII), 19.5.10, 19.5.11 E 22.2.4, (I); ANEXO 12 DO CONTRATO, ITENS 5.7, 5.8 E 5.9; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023, ART. 81-A

A subcláusula 22.2.4, (i), do Contrato atribui ao Poder Concedente 90% da perda de Receita Tarifária decorrente de evasão. Quanto às fontes de pagamento dessa parcela, o Anexo 12 do Contrato limita a sua compensação ao montante previsto na subcláusula 19.5.10 do Contrato e à Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem (Anexo 12 do

Contrato, itens 5.8, I e II, e 5.9). A Conta de Ajuste, prevista no item 5.8, III, do mesmo Anexo, fica excluída da compensação da evasão, embora seja a primeira forma de compensação quando o saldo é favorável ao Poder Concedente (Anexo 12 do Contrato, itens 5.7, I, e 5.9). A Resolução ANTT nº 6.032/2023, com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026, por sua vez, estabelece a ordem de prioridade dos meios de compensação dos riscos de inadimplência no sistema de livre passagem e inclui a conta de ajuste da concessão entre esses meios, logo após a conta de compensação do sistema de livre passagem (art. 81-A, II e III). O próprio Contrato, aliás, já se vale da Conta de Ajuste no Sistema de Livre Passagem, ao prever as transferências da subcláusula 19.5.11 mediante Notificação de Reequilíbrio, que autoriza pagamentos à Concessionária com recursos da Conta de Ajuste (Contrato, subcláusula 1.1.1, (lxxiii)). Diante disso, solicita-se esclarecer se será aplicada ao Contrato a regra do art. 81-A, III, da Resolução ANTT nº 6.032/2023 (com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026), de modo que a Conta de Ajuste integre as fontes de compensação da parcela da evasão assumida pelo Poder Concedente, após o montante previsto na subcláusula 19.5.10 do Contrato e a Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0007 do protocolo 50505.163641/2026-17

8. RECURSOS PARA COMPENSAÇÃO DA EVASÃO — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, (XXI) E (LXXIII), 6.3.2, 19.5.10 E 19.5.11; ANEXO 12 DO CONTRATO, ITENS 5.8 E 5.9; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023, ART. 81-A

A subcláusula 19.5.10 do Contrato determina que a Proposta Econômica Escrita considere, "para fins das compensações previstas no Sistema de Livre Passagem", o montante de R$ 100.035.049,94, e a subcláusula 19.5.11 do Contrato prevê a transferência à Concessionária, mediante Notificação de Reequilíbrio, de 5 parcelas anuais de R$ 28.088.340,86, do 10º ao 14º Ano de Concessão, ambos os valores na data-base de janeiro de 2026. Pelo Anexo 12 do Contrato, a parcela da evasão assumida pelo Poder Concedente é compensada, primeiramente, com o "montante de compensações previstas no Sistema de Livre Passagem, na forma do Contrato" e, ato contínuo, com a Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem, que recebe os valores arrecadados com as multas aplicadas com fundamento no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (Anexo 12 do Contrato, itens 5.8, I e II, e 5.9; Contrato, subcláusula 1.1.1, (xxi)). O Contrato não explicita a relação entre esses dispositivos (entre o montante de R$ 100.035.049,94 considerado na proposta, nos termos da subcláusula 19.5.10, e as cinco parcelas da subcláusula 19.5.11, que somam R$ 140.441.704,30, ambos na data-base de janeiro de 2026). Segundo as informações prestadas pela ANTT ao Tribunal de Contas da União, o montante da subcláusula 19.5.10 foi previsto para fazer frente às compensações dos primeiros anos da Concessão e deveria ser considerado pelas proponentes em suas propostas, à semelhança do modelo adotado para desapropriações e condicionantes ambientais (Acórdão nº 2337/2026-TCU-Plenário, relatório, §§ 395 e 404). Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Se o montante previsto na subcláusula 19.5.10 do Contrato corresponde ao montante de compensações referido no item 5.8, I, do Anexo 12 do Contrato, de modo que a Concessionária suporte com recursos próprios, até esse limite, a parcela da evasão assumida pelo Poder Concedente nos primeiros Anos de Concessão. 2. Se as transferências previstas na subcláusula 19.5.11 do Contrato constituem a recomposição do montante considerado na subcláusula 19.5.10 do Contrato, nos valores indicados na subcláusula 19.5.11, reajustados pelo IRT. 3. Como será apurado o consumo do montante previsto na subcláusula 19.5.10 do Contrato, a exemplo da contabilização anual dos valores compensados, atualizados pelo IRT, para comparação com o montante, nos moldes da subcláusula 6.3.2 do Contrato. 4. Se, na hipótese de o montante previsto na subcláusula 19.5.10 do Contrato e os recursos da Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem se esgotarem, em especial antes do 10º Ano de Concessão, a parcela da evasão assumida pelo Poder Concedente será compensada com recursos da Conta de Ajuste e, sendo estes insuficientes, por outros mecanismos de recomposição, a critério da ANTT, observada a ordem de prioridade do art. 81-A da Resolução ANTT nº 6.032/2023, com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026. Em caso negativo, qual será a fonte de pagamento dessa parcela. 5. Como o saldo pendente de compensação será atualizado até o seu efetivo pagamento.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0008 do protocolo 50505.163641/2026-17

9. PERIODICIDADE E RELATÓRIOS DE COMPENSAÇÃO POR EVASÃO — ANEXO 12 DO CONTRATO, ITENS 4.4, 5.1 E 5.5; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023, ARTS. 180-B E 180-C

O Anexo 12 do Contrato prevê que a compensação da evasão seja realizada em cada Revisão Ordinária, relativa ao Ano de Concessão anterior (Anexo 12 do Contrato, item 4.4), e que a Concessionária apresente relatório em até 15 dias após o término de cada Ano de Concessão (Anexo 12 do Contrato, item 5.1). O mesmo Anexo prevê compensações mensais, até o décimo dia de cada mês, "fundamentada em relatórios gerados pela Concessionária", com ajuste na Revisão Ordinária (Anexo 12 do Contrato, item 5.5). A Resolução ANTT nº 6.032/2023, com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026, prevê notificação de compensação ao banco depositário com periodicidade máxima anual (art. 180-B) e admite que ato específico estabeleça os procedimentos, documentos e relatórios aplicáveis (art. 180-C, parágrafo único). Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Se a parcela da evasão assumida pelo Poder Concedente integrará as compensações mensais previstas no item 5.5, I, do Anexo 12 do Contrato, com ajuste na Revisão Ordinária, ou se será compensada apenas na Revisão Ordinária, conforme o item 4.4 do mesmo Anexo. 2. Qual o conteúdo, o prazo de apresentação e o procedimento de validação dos relatórios mensais referidos no item 5.5, I, do Anexo 12 do Contrato, e se o contrato de concessão constitui ato específico referido no art. 180-C, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 6.032/2023.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0009 do protocolo 50505.163641/2026-17

10. ENCARGOS E JUROS DA TARIFA LÍQUIDA — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.5.4 E 19.5.6; ANEXO 12 DO CONTRATO, ITEM 2.3; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023, ART. 63-C

A subcláusula 19.5.4 do Contrato inclui na fórmula da Tarifa Líquida da Concessionária o fator MJc, definido como o percentual incidente de multa e juros referente à parcela devida à Concessionária, sem indicar a sua forma de cálculo. A Resolução ANTT nº 6.032/2023, com a redação dada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026, prevê a cobrança de encargos administrativos, multa moratória e juros nos pagamentos realizados após 30 dias (art. 63-C, § 3º, II) e determina que os encargos administrativos se limitem ao ressarcimento dos custos necessários para que a concessionária identifique o usuário e encaminhe o documento de cobrança (art. 63-C, § 4º, I). Pela subcláusula 19.5.6 do Contrato, a diferença entre a tarifa paga pelo usuário e a Tarifa Líquida da Concessionária compõe a Receita de Compensação, e o Anexo 12 do Contrato ressarce à Concessionária apenas os custos de processamento de multas e de impressão e postagem das notificações (Anexo 12 do Contrato, item 2.3). Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Como será calculado o fator MJc previsto na subcláusula 19.5.4 do Contrato. 2. Entendemos que os encargos administrativos cobrados dos usuários nos pagamentos realizados após 30 dias correspondem ao ressarcimento dos custos de identificação do usuário e de encaminhamento do documento de cobrança suportados pela Concessionária (Resolução ANTT nº 6.032/2023, art. 63-C, § 4º, I), não integram a Receita de Compensação e caberão integralmente à Concessionária. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0010 do protocolo 50505.163641/2026-17

11. INCIDÊNCIA DOS DEGRAUS TARIFÁRIOS — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.3.1, 19.4.2 E 19.6.3; ANEXO 6 DO CONTRATO, ITEM 1.3

A subcláusula 19.3.1 do Contrato estabelece Degraus Tarifários de 13%, 13% e 14,244% nos Anos 2, 3 e 4, "aplicados no âmbito das Revisões Ordinárias", e a subcláusula 19.6.3 do Contrato prevê que a primeira Revisão Ordinária ocorrerá 6 meses após o fim do primeiro Ano de Concessão. Assim, cada Degrau Tarifário passa a incidir cerca de 6 meses após o início do respectivo Ano de Concessão. Contudo, o Modelo Econômico-Financeiro disponibilizado com o Edital aparenta aplicar os Degraus Tarifários a partir de janeiro de cada ano, sem considerar a data da Revisão Ordinária. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Se, para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, deve ser considerada a incidência dos Degraus Tarifários a partir das respectivas Revisões Ordinárias, conforme as subcláusulas 19.3.1 e 19.6.3 do Contrato, ou a partir do início de cada ano, conforme o Modelo Econômico-Financeiro. 2. Caso prevaleça a regra do Contrato, se a receita não arrecadada entre o início de cada Ano de Concessão de incidência de cada Degrau Tarifário e a respectiva Revisão Ordinária será recomposta por meio do Fator C, à semelhança do previsto para a Reclassificação Tarifária (Contrato, subcláusula 19.4.2, (iii)), considerando o caráter exemplificativo do rol de eventos do Fator C (Anexo 6 do Contrato, item 1.3).

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0011 do protocolo 50505.163641/2026-17

12. PROGRAMA DE REDUÇÃO DE ACIDENTES E PASSIVO AMBIENTAL — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.1.6 E 19.1.7; PER VOLUMES I E II

Pela subcláusula 19.1.6 do Contrato, os valores no Pedágio Eletrônico serão cobrados integralmente e se a ANTT não tiver atestado o cumprimento dos 4 requisitos até o final do 1º Ano de Concessão, a partir do 1º dia do 13º mês, 25% da Receita Bruta passam a ser destinados à Conta de Ajuste, até que a ANTT, após atestar o cumprimento, expeça ato encerrando essa destinação. Entre os requisitos estão "a entrega do programa de redução de acidentes, conforme previsto no PER" e "a entrega do cadastro do passivo ambiental, conforme previsto no PER" (Contrato, subcláusula 19.1.6, (iii) e (iv)). Não foi possível identificar, nos Volumes I e II do PER, a disciplina desses documentos, com o seu conteúdo, prazo de entrega e critérios de aceitação. Além disso, o Modelo Econômico-Financeiro disponibilizado com o Edital aparenta considerar a tarifa integral desde o início da cobrança. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Em que dispositivos do PER estão disciplinados o programa de redução de acidentes e o cadastro do passivo ambiental referidos na subcláusula 19.1.6, (iii) e (iv), do Contrato, e qual o seu conteúdo mínimo, prazo de entrega e critérios de aceitação. Subsidiariamente, caso essa disciplina não esteja prevista nos documentos do Edital, solicita-se que a ANTT a esclareça, com a definição do conteúdo mínimo, do prazo de entrega e dos critérios de aceitação desses documentos.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0012 do protocolo 50505.163641/2026-17

13. CONTRATOS DO DNIT E TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADES — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 4.2.3, 8.1.6, 8.7, 19.1.1 E 23.5.4; PER VOLUME I, ITEM 3.3; COMUNICADO RELEVANTE Nº 2, DE 21 DE SETEMBRO DE 2026; OFÍCIOS Nº 285352/2026/CGMRR/D IR/DNIT SEDE, Nº 286997/2026/COAC/CG CONT/DIR/DNIT SEDE E Nº 289623/2026/DG- COTEC/DG/DNIT SEDE; ACÓRDÃO Nº 2337/2026-TCU-PLENÁRIO

A subcláusula 4.2.3 do Contrato determina 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", sejam 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. A subcláusula 8.1.6 do Contrato, por sua vez, prevê que "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". Os documentos do DNIT divulgados por meio do Comunicado Relevante nº 2, de 21 de setembro de 2026, relacionam sete contratos ativos de conservação rodoviária na BR-116/BA e na BR-324/BA, com término previsto para novembro de 2028 (Ofício nº 285352/2026/CGMRR/DIR/DNIT SEDE, item 7, e planilha anexa), e informam, quanto aos empreendimentos sob gestão da Coordenação-Geral de Construção Rodoviária, que "não foram verificadas obras de construção ou adequação de capacidade rodoviária em andamento nos trechos indicados" (Ofício nº 286997/2026/COAC/CGCONT/DIR/DNIT SEDE, item 3). O DNIT ressalvou, contudo, que as informações encaminhadas eram as recebidas "até o momento" e que esclarecimentos complementares seriam disponibilizados tão logo recebidos (Ofício nº 289623/2026/DG-COTEC/DG/DNIT SEDE, itens 3 e 4). Além disso, o relatório do Acórdão nº 2337/2026-TCU-Plenário relaciona, entre os contratos executados pelo DNIT a partir de maio de 2025, sete contratos de "obra de emergência", dois deles indicados como ativos (relatório, par. 226, Tabela 18), e menciona contratos de manutenção e conservação que somariam R$ 422 milhões e abrangeriam 667 km (relatório, par. 254). A subcláusula 8.1.6 do Contrato não indica a quem caberá a gestão dos contratos mantidos, nem se a Concessionária deles participará, hipótese de assunção prevista expressamente apenas para as obras da subcláusula 4.2.3. O DNIT, por sua vez, registrou que os diferentes prazos e estágios de execução dos contratos deverão ser considerados na compatibilização das suas ações com o cronograma da concessão, "especialmente quanto à continuidade dos serviços, à conclusão das intervenções em andamento e à futura transferência da responsabilidade pela conservação" (Ofício nº 285352/2026/CGMRR/DIR/DNIT SEDE, item 8). Ao mesmo tempo, a Frente de Conservação a cargo da Concessionária se inicia na Data da Assunção (PER Volume I, item 3.3), o início da cobrança da Tarifa de Pedágio depende do atendimento de Parâmetros de Desempenho (Contrato, subcláusula 19.1.1) e o Desconto de Reequilíbrio é aplicado de forma automática, "independentemente da aferição de culpa da ANTT ou da Concessionária" (Contrato, subcláusula 23.5.4, (ii)). Mantidos os contratos de conservação do DNIT até novembro de 2028, suas contratadas poderão permanecer em execução em segmentos do Sistema Rodoviário depois da Data da Assunção. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Se os contratos de conservação relacionados nos documentos divulgados por meio do Comunicado Relevante nº 2, de 21 de setembro de 2026, serão encerrados pelo DNIT até a Data da Assunção ou se serão mantidos na forma da subcláusula 8.1.6 do Contrato. 2. Caso sejam mantidos, se permanecerão sob gestão, fiscalização e pagamento do DNIT, sem sub-rogação à Concessionária e sem ônus para ela, inclusive quanto a indenizações, multas, custos de rescisão ou de desmobilização e passivos trabalhistas e ambientais a eles associados. 3. Se, nos segmentos em que contratadas do DNIT permanecerem em execução após a Data da Assunção, a Concessionária ficará dispensada de responder pelo atendimento dos Parâmetros de Desempenho relativos aos serviços a cargo dessas contratadas, inclusive para fins da verificação prevista na subcláusula 19.1.1 do Contrato (que condiciona o início da cobrança da Tarifa de Pedágio, a partir do 5º mês de Concessão, à apresentação do Plano dos 100 Dias e ao atendimento de Parâmetros de Desempenho de pavimento, sinalização e conservação do canteiro central e da faixa de domínio em todo o Sistema Rodoviário), do Desconto de Reequilíbrio e de penalidades, e se o prazo para a transferência plena desses segmentos à Concessionária será definido antes da assinatura do Contrato. 4. Se, diante da informação do DNIT de que não há obras de construção ou adequação de capacidade em andamento, os contratos de conservação relacionados nos documentos divulgados se submetem apenas à subcláusula 8.1.6 do Contrato, afastando-se a aplicação da subcláusula 4.2.3 do Contrato. 5. Se a relação de contratos divulgada é exaustiva, abrangendo todos os contratos e demais instrumentos do DNIT que tenham por objeto obras, conservação, manutenção ou serviços emergenciais no Sistema Rodoviário, inclusive os contratos de obra de emergência indicados como ativos na Tabela 18 do relatório do Acórdão nº 2337/2026-TCU-Plenário, e, caso não seja, que os demais sejam divulgados às Proponentes. 6. Se contratos, aditivos ou ordens de serviço celebrados ou emitidos pelo DNIT após a publicação do Edital, em 4 de setembro de 2026, que ampliem o escopo, o prazo ou a extensão das intervenções no Sistema Rodoviário, serão tratados como Obras Supervenientes, com recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal caso a Concessionária seja instada a executá-los (Contrato, subcláusula 8.7.3), e se o Poder Concedente divulgará os contratos e aditivos celebrados até a Data da Assunção.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0013 do protocolo 50505.163641/2026-17

14. PRAZO PARA IMPUGNAÇÃO DO EDITAL — EDITAL, ITENS 4.1, 4.2, 4.4 E 5.4; ANEXO 22 (EVENTOS 5, 7, 8 E 10); COMUNICADO RELEVANTE Nº 1/2026

O item 4.1 do Edital dispõe que, "sob pena de decadência do direito, eventual impugnação ao Edital deverá ser protocolada até 3 (três) dias úteis antes da data de início da Sessão Pública do Leilão", por meio de Peticionamento Eletrônico (item 4.2). O item 4.4, por sua vez, prevê que a ANTT responderá às impugnações em até 3 (três) dias úteis contados do protocolo, "limitado ao último dia útil anterior à Sessão Pública do Leilão", nos termos do parágrafo único do art. 164 da Lei nº 14.133/2021. O Anexo 22 fixa a Sessão Pública do Leilão em 18/12/2026, sexta-feira (Evento 10). Contados três dias úteis antes dessa data, o termo final do item 4.1 recai em 15/12/2026. Todavia, o Evento 7 do Anexo 22 indica como "Termo final do prazo para impugnação ao Edital" o dia 11/12/2026, isto é, dois dias úteis antes do termo resultante do item 4.1. Além disso, o Evento 5 prevê a divulgação das respostas aos pedidos de esclarecimentos em 16/11/2026 e o Evento 8 (conforme o Comunicado Relevante nº 1/2026) prevê a entrega da Garantia da Proposta e da Proposta Econômica Escrita em 14/12/2026. A impugnação é o meio de que dispõem os interessados para questionar o Edital à luz das respostas aos esclarecimentos, e a decadência do item 4.1 impede a sua posterior apresentação. O item 5.4 do Edital estabelece que, em caso de conflito, "os termos, disposições e condições do Edital prevalecem sobre as disposições dos Anexos do Edital". Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Entendemos que, havendo conflito entre o item 4.1 do Edital e o Evento 7 do Anexo 22, prevalece o item 4.1, por força do item 5.4, de modo que o termo final para o protocolo de impugnações ao Edital é o dia 15/12/2026 (três dias úteis antes da Sessão Pública de 18/12/2026), e a data de 11/12/2026 constante do Evento 7 do Anexo 22 tem caráter meramente indicativo, não antecipando o prazo previsto no Edital. Está correto este entendimento? Em caso negativo, solicita-se esclarecer o fundamento para a prevalência do Anexo 22 sobre o Edital e a data que será considerada. 2. Entendemos que as impugnações protocoladas por Peticionamento Eletrônico até as 23h59 (horário de Brasília) do dia 15/12/2026 serão consideradas tempestivas, não incidindo a decadência do item 4.1, e que a ANTT as analisará e responderá nos termos do item 4.4, até o último dia útil anterior à Sessão Pública (17/12/2026). Está correto este entendimento? Em caso negativo, solicita-se indicar o horário-limite para o protocolo. 3. Entendemos que, na hipótese de alteração da data da Sessão Pública do Leilão, o termo final para impugnação será recalculado nos termos do item 4.1 do Edital (três dias úteis antes da nova data), com o consequente ajuste do Evento 7 do Anexo 22, independentemente de nova publicação do cronograma. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0014 do protocolo 50505.163641/2026-17

15. TAXA DE DESCONTO DO FLUXO DE CAIXA MARGINAL — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, (L), 19.5.11, (C), 19.7.1, 19.7.2, 19.7.4, 23.4.2, (II), E 23.6.1; ANEXO 6 DO CONTRATO, ITENS 1.1, 1.3, 1.4, 2.1, 2.3 E 2.4; ANEXO 15 DO CONTRATO, ITENS 1.1, 2.1, 4.3, 4.3.1, 4.3.2 E 4.3.3; ACÓRDÃO Nº 2337/2026- TCU-PLENÁRIO

A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal, aplicável à inclusão de obras e serviços no escopo do Contrato, pressupõe a adoção de uma taxa de desconto, uma vez que o valor da recomposição é calculado de modo que seja nulo o valor presente líquido do fluxo de caixa projetado em razão do evento (Contrato, subcláusulas 1.1.1, (l), e 23.6.1). O Contrato também prevê a incidência de taxa de juros sobre valores de reequilíbrio cuja compensação é diferida no tempo, de modo a remunerá-los até a sua efetiva compensação. É o caso (i) do saldo da Conta C, que reúne os efeitos dos eventos com impacto exclusivamente sobre as receitas ou verbas da Concessionária ainda não revertidos para a Tarifa de Pedágio, e (ii) do Saldo de Compensação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, quando compensado pelo fluxo futuro de Recursos Vinculados. Esses valores podem ser favoráveis à Concessionária ou ao Poder Concedente. Em ambos os casos, o Contrato define essa taxa por remissão à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal, sem indicar o seu valor nem o ato normativo que a estabelece. O Fator C é o mecanismo pelo qual são recompostos, na Revisão Ordinária, os eventos com impacto exclusivamente sobre

as receitas ou verbas da Concessionária, como a não utilização de verbas, o arredondamento da Tarifa de Pedágio, o atraso na aplicação do reajuste e a alteração das alíquotas de ISSQN, PIS e COFINS (Contrato, subcláusulas 19.7.1, 19.7.2 e 23.4.2, (ii); Anexo 6 do Contrato, itens 1.1 e 1.3). Os efeitos desses eventos são convertidos em montantes a serem creditados ou debitados da Conta C (conta gráfica), que reúne os eventos de cada ano e o saldo de anos anteriores ainda não revertido para a Tarifa de Pedágio (Anexo 6 do Contrato, itens 1.4 e 2.1). A ANTT pode utilizar, no cálculo do Fator C do ano seguinte, montante inferior ao saldo total da Conta C, para evitar grandes oscilações tarifárias, e o saldo remanescente é transferido para os anos posteriores, acrescido de taxa de juros "equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal prevista no Contrato" (Anexo 6 do Contrato, itens 2.1, 2.3 e 2.4). O Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, por sua vez, é o mecanismo que compensa parcialmente, no reajuste da Tarifa de Pedágio, a diferença entre os efeitos da variação do IRT e os da variação do ICR, índice calculado com base no IGP-DI (Anexo 15 do Contrato, itens 1.1, (ii) e (iii), e 2.1). O Saldo de Compensação apurado é compensado na Revisão Ordinária subsequente, entre outros meios, pelo fluxo futuro de Recursos Vinculados, mediante alteração da alíquota de recolhimento destinada à Conta de Ajuste, caso em que "deverá ser considerada a taxa de juros considerada no Fluxo de Caixa Marginal" (Anexo 15 do Contrato, itens 4.3, 4.3.1, (ii), 4.3.2, (ii), e 4.3.3). O Contrato, contudo, não fixa a taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal: a subcláusula 23.6.1 remete o processo de recomposição por Fluxo de Caixa Marginal à "regulamentação específica da ANTT", e a subcláusula 19.7.4 faz o mesmo quanto às adequações no Fluxo de Caixa Marginal realizadas na Revisão Ordinária (Contrato, subcláusula 19.7.1). Por sua vez, a subcláusula 19.5.11 do Contrato, que prevê a transferência pela ANTT à Concessionária, mediante Notificação de Reequilíbrio, de cinco parcelas anuais de R$ 28.088.340,86 (data-base de janeiro de 2026), do 10º ao 14º Ano de Concessão, no âmbito do Sistema de Livre Passagem, adota parâmetro distinto, o "WACC (weighted average cost of capital) regulatório vigente", para a correção dos valores em caso de antecipação ou postergação dessas transferências (Contrato, subcláusula 19.5.11, (c)). Segundo o relatório do Acórdão nº 2337/2026-TCU-Plenário, o custo médio ponderado de capital do projeto foi calculado nos termos das Resoluções ANTT nº 6.002, 6.003 e 6.004/2022, alteradas pela Resolução ANTT nº 6.048/2024, e fixado em 12,49% a.a. na versão final do Modelo Econômico-Financeiro (relatório, §§ 76 e 80). Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Qual a taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal a que se referem os itens 2.1 e 2.4 do Anexo 6 e o item 4.3.3 do Anexo 15 do Contrato, e qual o ato normativo que a define, considerando a remissão à "regulamentação específica" nas subcláusulas 19.7.4 e 23.6.1 do Contrato. 2. Se essa taxa corresponde ao WACC regulatório referido na subcláusula 19.5.11, (c), do Contrato, calculado na forma das Resoluções ANTT nº 6.002, 6.003 e 6.004/2022, alteradas pela Resolução ANTT nº 6.048/2024. 3. Se será aplicada a taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal vigente na data da Proposta Econômica Escrita, mantida durante todo o Prazo da Concessão, ou a taxa vigente na data de cada evento, apuração ou recomposição e, neste último caso, qual o critério para definir a data de referência.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0015 do protocolo 50505.163641/2026-17

16. ATUALIZAÇÃO DO SALDO DA CONTA C — ANEXO 6 DO CONTRATO, ITENS 1.1, 1.4, 2.1 E 2.4

O Fator C é o mecanismo pelo qual são recompostos, na Revisão Ordinária, os eventos com impacto exclusivamente sobre as receitas ou verbas da Concessionária. Os efeitos desses eventos são lançados na Conta C (conta gráfica), e o saldo ainda não revertido para a Tarifa de Pedágio é transferido para os anos posteriores, acrescido de taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal (Anexo 6 do Contrato, itens 1.1, 1.4, 2.1 e 2.4). Há diferença de redação entre dois itens do Anexo 6 do Contrato que tratam dessa taxa. No item 2.1, a variável f corresponde à "taxa de juros real equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal", composta com a variação do índice do IRT para formar a taxa nominal rt; no item 2.4, a mesma variável é definida apenas como "taxa de juros equivalente" à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal, sem indicação de que se trate de taxa real. Diante disso, solicita-se esclarecer se, no item 2.4 do Anexo 6 do Contrato, a variável f também corresponde à taxa real, a ser composta com a variação do índice do IRT, na forma do item 2.1 do mesmo Anexo.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0016 do protocolo 50505.163641/2026-17

17. VARIÁVEIS E CÁLCULO DO FATOR C — ANEXO 6 DO CONTRATO, ITENS 1.3, 1.3.7 E 2.1

As definições das variáveis Fit e FCt do item 2.1 do Anexo 6 do Contrato, que correspondem, respectivamente, aos eventos do ano e ao saldo de anos anteriores lançados na Conta C (conta gráfica que reúne os efeitos dos eventos recompostos pelo Fator C na Revisão Ordinária), remetem ao item 1.3.10, que não consta do rol do item 1.3, encerrado no item 1.3.9. Pelo seu conteúdo, a remissão parece se referir ao item 1.3.7 ("eventual saldo de eventos de anos anteriores não compensados"). Diante disso, solicita-se esclarecer se a remissão ao item 1.3.10 nas definições das variáveis Fit e FCt do item 2.1 do Anexo 6 do Contrato deve ser lida como remissão ao item 1.3.7, de modo que o saldo de eventos de anos anteriores seja computado uma única vez, como FCt, e não também entre os eventos Fit.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0017 do protocolo 50505.163641/2026-17

18. RISCOS DE ALTERAÇÕES DE RECEITA TARIFÁRIA — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, (L), 19.6.3, 19.7.1, 19.9.2, 19.9.3, 22.2.3, (I), (II), (III) E (IV), 23.4.2, (II), E 23.6.1; ANEXO 6 DO CONTRATO, ITENS 1.3, 1.3.6, 1.5 E 2.4

A subcláusula 22.2.3 do Contrato aloca ao Poder Concedente os impactos na Receita Tarifária decorrentes (i) da inclusão ou remoção de Pedágio Eletrônico, ou da alteração da sua localização além dos limites estabelecidos no PER, (ii) de decisões arbitrais, judiciais ou administrativas que impeçam ou impossibilitem a cobrança ou o ajuste da Tarifa de Pedágio e (iii) de fato do príncipe ou fato da administração que resulte em efeitos extraordinários na Receita Tarifária, e prevê que esses efeitos "serão anulados via Fluxo de Caixa Marginal" (Contrato, subcláusula 22.2.3, (iv)). Essa remissão ao Fluxo de Caixa Marginal não se alinha com outras disposições do Contrato. De um lado, o Fluxo de Caixa Marginal é definido no Contrato como a forma de calcular o impacto no equilíbrio econômico-financeiro "em decorrência da inclusão de obras e serviços no seu escopo" (Contrato, subcláusula 1.1.1, (l)), e a subcláusula 23.6.1 do Contrato disciplina a recomposição por esse mecanismo "em razão da inclusão de obras e serviços no escopo do Contrato". Os eventos da subcláusula 22.2.3 do Contrato, contudo, não envolvem a inclusão de obras e serviços, mas a variação da Receita Tarifária. De outro lado, a subcláusula 23.4.2, (ii), do Contrato determina que o reequilíbrio se dará pela aplicação do Fator C "quando o evento ensejar impacto exclusivamente na receita ou verba da Concessionária", nas hipóteses do Anexo 6 do Contrato e naquelas "assim consideradas pela ANTT ou em regulamentação própria", e o Anexo 6 do Contrato inclui entre os eventos do Fator C, em rol exemplificativo, a "alteração de receitas decorrente de decisão judicial que impossibilite a cobrança parcial ou total da Tarifa de Pedágio" (Anexo 6 do Contrato, item 1.3.6), hipótese que coincide em parte com a da subcláusula 22.2.3, (ii), do Contrato. Há, portanto, disposições contratuais que indicam mecanismos distintos de recomposição para os mesmos eventos. A definição do mecanismo aplicável a esses eventos (Fator C ou Fluxo de Caixa Marginal) tem efeitos práticos relevantes. O Fator C é aferido anualmente e aplicado na Revisão Ordinária, realizada por ocasião do reajuste tarifário, a primeira 6 meses após o fim do 1º Ano de Concessão e as demais anualmente, com remuneração do saldo não aplicado (Contrato, subcláusulas 19.6.3 e 19.7.1; Anexo 6 do Contrato, itens 1.5 e 2.4). Já a recomposição fora do Fator C pode se sujeitar à subcláusula 19.9.2 do Contrato, segundo a qual a repercussão financeira de alterações, inclusões ou exclusões de obrigações será processada em Revisão Extraordinária somente em hipóteses específicas, como o risco de vencimento antecipado de financiamentos, o desequilíbrio superior a 5% da Receita Bruta do último exercício financeiro auditado da Concessionária e o atraso na abertura de Pedágio Eletrônico por risco alocado ao Poder Concedente. Os demais pleitos são analisados apenas no âmbito das revisões quinquenais (Contrato, subcláusula 19.9.3). Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Entendemos que os impactos na Receita Tarifária decorrentes dos eventos previstos na subcláusula 22.2.3, (i), (ii) e (iii), do Contrato, por afetarem exclusivamente a receita da Concessionária, serão recompostos por meio do Fator C, nos termos da subcláusula 23.4.2, (ii), e do Anexo 6 do Contrato,

inclusive quando decorrentes de decisões arbitrais ou administrativas, considerando o caráter exemplificativo do rol do item 1.3 do Anexo 6 do Contrato. Está correto este entendimento? 2. Entendemos que os impactos referidos no item anterior serão apurados anualmente e incluídos no Fator C da Revisão Ordinária subsequente, sem sujeição às hipóteses de Revisão Extraordinária previstas na subcláusula 19.9.2 do Contrato, inclusive ao limite de 5% da Receita Bruta previsto no seu item (ii), nem ao diferimento para as revisões quinquenais previsto na subcláusula 19.9.3 do Contrato. Está correto este entendimento? 3. Em caso negativo quanto ao item 1, solicita-se esclarecer como o Fluxo de Caixa Marginal será aplicado a eventos que não envolvem a inclusão de obras e serviços no escopo do Contrato, com a indicação do momento da recomposição, do procedimento aplicável e da taxa de desconto a ser utilizada.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0018 do protocolo 50505.163641/2026-17

19. CONTA DE AJUSTE E MOVIMENTAÇÃO BANCÁRIA — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, (XIX), (XXII), (LXXIII) E (XCVII), 5.7.2, 5.7.2.2, 6.3.3.3, 6.3.3.4, 12.2, 13.10, 19.5.11 E 23.3.1; ANEXO 6 DO CONTRATO, ITEM 2.4; ANEXO 12 DO CONTRATO; ANEXO 14 DO CONTRATO, ITEM 1.5; ANEXO 15 DO CONTRATO, ITENS 4.3.1 E 4.3.3

A Conta de Ajuste é conta bancária de titularidade da Concessionária e de movimentação restrita, mantida no Banco Depositário e movimentada somente com autorização da ANTT, que recebe os Recursos Vinculados (parcela da Receita Bruta destinada à formação de reserva de contingência da Concessão) e pode ser utilizada em reequilíbrios econômico- financeiros (Contrato, subcláusulas 1.1.1, (xix) e (xcvii), e 12.2). A Notificação de Reequilíbrio é o ato pelo qual a ANTT autoriza o Banco Depositário a pagar à Concessionária, com recursos existentes na Conta de Ajuste, a compensação devida para recompor o equilíbrio econômico- financeiro (Contrato, subcláusula 1.1.1, (lxxiii)). Recebida a Notificação de Reequilíbrio, o Banco Depositário transfere o montante da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação, que a Concessionária pode movimentar livremente (Contrato, subcláusulas 1.1.1, (xxii), e 13.10). O Contrato prevê o uso da Notificação de Reequilíbrio em diversas hipóteses, como o compartilhamento dos custos com condicionantes ambientais e com Desapropriações e Desocupações (Contrato, subcláusulas 5.7.2 e 6.3.3.3), as cinco parcelas anuais que a ANTT deve transferir à Concessionária do 10º ao 14º Ano de Concessão, no âmbito do Sistema de Livre Passagem (Contrato, subcláusula 19.5.11), e, de forma geral, a recomposição de qualquer desequilíbrio, quando a ANTT optar por esse meio (Contrato, subcláusula 23.3.1, (i)). O Banco Depositário, porém, somente transfere os montantes indicados na Notificação de Reequilíbrio "até o limite de sua disponibilidade" (Contrato, subcláusula 13.10). Assim, o saldo da Conta de Ajuste pode ser insuficiente para atender integralmente à Notificação de Reequilíbrio. O Contrato disciplina a insuficiência de saldo na Conta de Ajuste apenas para dois mecanismos: o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda e o Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo. Para eles, os Anexos 14 e 15 do Contrato estabelecem ordem de prioridade entre os meios de compensação em favor da Concessionária: primeiro, o montante disponível na Conta de Ajuste; esgotado este, o fluxo futuro de Recursos Vinculados, mediante redução da alíquota de recolhimento destinada à Conta de Ajuste; e, por fim, o Fator C, "até o esgotamento de cada um dos meios previstos" (Anexo 14 do Contrato, item 1.5, i; Anexo 15 do Contrato, item 4.3.1). Não há regra equivalente para as hipóteses de Notificação de Reequilíbrio mencionadas no parágrafo anterior, nem previsão sobre a atualização e a remuneração do saldo pendente até a efetiva recomposição. As questões abaixo não abrangem a compensação da evasão no Sistema de Livre Passagem, objeto de disciplina própria no Anexo 12 do Contrato. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Entendemos que, caso o saldo da Conta de Ajuste seja insuficiente para atender integralmente à Notificação de Reequilíbrio, a parcela não atendida permanecerá devida à Concessionária e será recomposta por um ou mais dos meios de recomposição previstos na subcláusula 23.3.1 do Contrato, a critério da ANTT, como a redução da alíquota de Recursos Vinculados destinados à Conta de Ajuste, que amplia a parcela da Receita Bruta que permanece com a Concessionária (inciso (ii)), e o aumento da Tarifa de Pedágio (inciso (iii)). Essa recomposição ocorrerá na Revisão Ordinária em que seria realizada a recomposição original (Contrato, subcláusulas 5.7.2.2 e 6.3.3.4) ou, no caso das parcelas da subcláusula 19.5.11 do Contrato, na Revisão Ordinária subsequente ao prazo previsto em sua

alínea (b). Está correto este entendimento? 2. Entendemos que, até a efetiva recomposição, o saldo pendente será atualizado pelo IRT e acrescido de juros equivalentes à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal, à semelhança do item 2.4 do Anexo 6 e do item 4.3.3 do Anexo 15 do Contrato, ressalvadas as parcelas da subcláusula 19.5.11 do Contrato, que serão corrigidas pelo WACC regulatório vigente, nos termos da sua alínea (c). Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0019 do protocolo 50505.163641/2026-17

20. PENALIDADES E PRAZOS DAS OBRAS DO PER — CONTRATO, SUBCLÁUSULA 21.3; PER VOLUME I, ITEM 4.7; PER VOLUME II, ITENS 3.2.1 E 3.2.2; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.000/2022, ARTS. 1º, PARÁGRAFO ÚNICO, INCISO VII-A, 2º, § 3º, E 20, PARÁGRAFO ÚNICO; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.053/2024, ART. 64, § 6º, INCISO I, E ANEXO III, ART. 2º

A subcláusula 21.3 do Contrato contém uma tabela com as infrações sujeitas a multa e indica, para cada uma, a unidade de cálculo, o valor inicial, o valor máximo e o valor da mora diária. Entre essas infrações está o "Não cumprimento dos marcos das obras" de implantação e de construção das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, com multa calculada por quilômetro de via impactado ou por unidade. O PER Volume I, item 4.7, determina que os Planejamentos de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia, documentos que a Concessionária deve apresentar à ANTT, o primeiro deles em até 12 meses do início do prazo da Concessão, "deverão identificar marcos intermediários de execução, incluindo elaboração e eventual apresentação de anteprojetos e projetos executivos, pedido de licenciamento ambiental, execução de estudos ambientais, terraplanagem, asfaltamento, sinalização e conclusão". Os prazos de conclusão de cada obra, por sua vez, constam das tabelas do PER Volume II (itens 3.2.1 e 3.2.2). A Resolução ANTT nº 6.000/2022, que integra o RCR, define o eventograma como o "documento técnico de identificação detalhada dos marcos físicos, em percentuais, de execução individualizada de obra obrigatória" (art. 1º, parágrafo único, inciso VII-A, incluído pela Resolução ANTT nº 6.053/2024). Pela mesma resolução, o eventograma acompanha o planejamento anual da Concessionária e o projeto executivo de cada obra obrigatória (arts. 2º, § 3º, e 20, parágrafo único). A Resolução ANTT nº 6.053/2024, que também integra o RCR e disciplina a fiscalização e as penalidades das concessões rodoviárias, tipifica como infração relativa a obras obrigatórias "descumprir prazo de conclusão de obra obrigatória previsto no contrato de concessão" (Anexo III, art. 2º) e fixa o termo inicial da multa moratória no "dia seguinte ao término do prazo previsto no contrato de concessão para conclusão da obra obrigatória" (art. 64, § 6º, inciso I). Na regulamentação, portanto, a infração e a contagem da multa por atraso de obra tomam como referência o prazo de conclusão da obra previsto no contrato. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Se os "marcos das obras" referidos na tabela da subcláusula 21.3 do Contrato correspondem aos prazos de conclusão das obras previstos no PER Volume II, de modo que os marcos intermediários de execução indicados pela Concessionária no Planejamento de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia (PER Volume I, item 4.7) e no eventograma de cada obra sirvam ao planejamento e ao acompanhamento das obras e não ensejem, por si, a aplicação das multas da subcláusula 21.3 do Contrato.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0020 do protocolo 50505.163641/2026-17

21. APORTE DE RECURSOS VINCULADOS E DESCONTO TARIFÁRIO — EDITAL, ITENS 9.1.1 E 9.5

O item 9.1.1 do Edital estabelece o Aporte de Recursos Vinculados em função do percentual de desconto ofertado, por faixas cumulativas. O Edital, contudo, não parece disciplinar o critério de arredondamento aplicável quando o desconto ofertado não corresponder a um número inteiro. Diante disso, solicita-se esclarecer: Entendemos que, para descontos não inteiros, o Aporte de Recursos Vinculados deve ser calculado com arredondamento para cima, ao centavo, e atualizado pelo IPCA até o mês do efetivo depósito, nos termos do item 9.5. Está correto este entendimento? Em caso

negativo, solicita-se indicar o critério de arredondamento e de atualização aplicável ao cálculo do Aporte de Recursos Vinculados.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0021 do protocolo 50505.163641/2026-17

22. APORTE DE RECURSOS E OBRIGAÇÕES DA ADJUDICATÁRIA — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 12.3, ITEM (I), 13.12, 35.2, 36.2.1, ITEM (I), 38.3.1 E 39.2.2; EDITAL, ITEM 9.1.1

O item 9.1.1 do Edital obriga a Adjudicatária que oferecer Desconto Tarifário superior a 18% a depositar na Conta de Aporte, como condição para a assinatura do Contrato, Recursos Vinculados adicionais definidos por ponto percentual de Desconto Tarifário. Esse valor é transferido da Conta de Aporte para a Conta de Ajuste em até 5 dias da constituição desta, encerrando-se em seguida a Conta de Aporte (Contrato, subcláusulas 12.3, item (i), e 13.12). Pela regra geral de indenização nos casos de extinção antecipada, não são acrescidos à indenização, "exceto na hipótese de encampação", os "valores depositados na Conta de Ajuste com base no lance ofertado no Leilão" (Contrato, subcláusula 35.2). Para a encampação, a subcláusula 36.2.1, item (i), do Contrato inclui na indenização os "valores depositados na Conta de Aporte com base no Lance ofertado no Leilão, ainda não amortizados, considerando a amortização linear pelo Prazo da Concessão". Nos casos de rescisão e de anulação imputável à ANTT ou ao Poder Concedente, a indenização é calculada de acordo com a sistemática prevista para a encampação (Contrato, subcláusulas 38.3.1 e 39.2.2). A ressalva da subcláusula 35.2 do Contrato, contudo, menciona apenas a encampação, o que gera dúvida sobre a inclusão do aporte na indenização devida nessas hipóteses. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Se as referências à Conta de Ajuste, na subcláusula 35.2 do Contrato, e à Conta de Aporte, na subcláusula 36.2.1, item (i), do Contrato, abrangem os mesmos valores, correspondentes ao aporte previsto no item 9.1.1 do Edital. Se, nos casos de rescisão e de anulação imputável à ANTT ou ao Poder Concedente, a indenização devida à Concessionária incluirá os valores desse aporte ainda não amortizados, calculados na forma da subcláusula 36.2.1, item (i), do Contrato.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0022 do protocolo 50505.163641/2026-17

23. CADUCIDADE E OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS — CONTRATO, SUBCLÁUSULA 37.1.9; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.053/2024, ART. 40, INCISO II

A subcláusula 37.1.9 do Contrato inclui entre as hipóteses de caducidade a "não disposição, no 30° (trigésimo) mês contado da assinatura do Contrato, da viabilidade para contratação dos financiamentos de longo prazo, nos casos em que sejam necessários para a continuidade da Concessão, exceto se a Concessionária demonstrar que sua estrutura financeira prescinde da obtenção de financiamentos de longo prazo". O Contrato, contudo, não define o prazo a partir do qual um financiamento é considerado de longo prazo, nem indica se financiamentos de prazo mais curto, como empréstimos-ponte e financiamentos do tipo mini-perm, podem ser considerados para esse fim. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Qual o prazo a partir do qual um financiamento será considerado de longo prazo para os fins da subcláusula 37.1.9 do Contrato. 2. Quais documentos serão aceitos pela ANTT para demonstrar a viabilidade para contratação dos financiamentos de longo prazo, a exemplo de carta de mandato, carta de enquadramento ou de aprovação de crédito emitida por instituição financeira, contrato de financiamento celebrado ou análise da contratação do financiamento pela fiscalização econômico-financeira da ANTT (Resolução ANTT nº 6.053/2024, art. 40, inciso II). 3. Como a Concessionária poderá demonstrar que sua estrutura financeira prescinde da obtenção de financiamentos de longo prazo, inclusive com base em aportes de capital dos acionistas e em financiamentos que não se enquadrem como de longo prazo, como empréstimos-ponte e financiamentos do tipo mini-perm.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0023 do protocolo 50505.163641/2026-17

24. CESSÃO FIDUCIÁRIA E RECEITAS DA CONCESSÃO — CONTRATO, SUBCLÁUSULA 1.1.1, INCISO (XXII), E SUBCLÁUSULAS 13.1.1, 13.2.1, 13.4, 13.6 E 28.4.1; ANEXO 10 DO CONTRATO, CLÁUSULAS 2.2.3 E 9.1, ITEM (VII); LEI Nº 8.987/1995, ART. 28-A.

A subcláusula 28.4.1 do Contrato prevê que os direitos à percepção das receitas da Tarifa de Pedágio, das Receitas Extraordinárias e das indenizações devidas à Concessionária "poderão ser empenhados, cedidos ou de qualquer outra forma transferidos diretamente aos Financiadores, sujeitos aos limites e aos requisitos legais". O Anexo 10, por sua vez, estabelece que a Conta Centralizadora, a Conta de Retenção, a Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem e a Conta de Ajuste somente poderão ser utilizadas para as finalidades previstas no referido Anexo 10, "não se podendo onerar ou constituir qualquer direito ou preferência sobre as referidas contas" (cláusula 2.2.3). Na mesma linha, a cláusula 9.1, item (vii), veda à Concessionária ceder direitos ou constituir ônus sobre essas contas. O Contrato qualifica expressamente como passível de oneração pela Concessionária a Conta de Livre Movimentação (subcláusula 1.1.1, inciso (xxii)). Como a Receita Bruta é recebida na Conta Centralizadora (subcláusula 13.4), a leitura conjunta desses dispositivos é relevante para a estruturação das garantias usualmente exigidas pelos Financiadores. A subcláusula 13.1.1 qualifica o modelo do Anexo 10 como "somente referencial e não vinculante", e a subcláusula 13.6 indica as obrigações que o contrato de administração de contas deverá conter necessariamente. Diante disso, solicitamos os seguintes esclarecimentos: Entendemos que a cessão fiduciária autorizada pela subcláusula 28.4.1 do Contrato e pelo art. 28-A da Lei nº 8.987/1995 pode ter por objeto os direitos creditórios da Concessionária desde o seu ingresso na Conta Centralizadora, desde que preservadas as transferências devidas às Contas da Concessão, e que as vedações das cláusulas 2.2.3 e 9.1, item (vii), do Anexo 10 se destinam a proteger essas transferências e os recursos afetados às Contas da Concessão, sem impedir a referida garantia. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0024 do protocolo 50505.163641/2026-17

25. MULTA POR INABILITAÇÃO DA PROPONENTE — EDITAL, ITENS 5.7, III, 8.9, VI, E 15.3.2

O item 15.3.2 do Edital prevê que a inabilitação da Proponente considerada vencedora implicará a "fixação de multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta e na execução integral da sua Garantia da Proposta, conforme subitem 8.9.VI". O item 8.9, VI, do Edital, por sua vez, autoriza a execução da Garantia da Proposta em caso de "inabilitação ou desclassificação da Proponente, caso seja verificado fraude nos Documentos de Qualificação". No caso de Consórcio, a inabilitação de qualquer consorciado acarreta a inabilitação do Consórcio (Edital, item 5.7, III). Diante disso, solicita-se esclarecer: Se a multa e a execução integral da Garantia da Proposta previstas no item 15.3.2 do Edital aplicam-se apenas à inabilitação decorrente de fraude nos Documentos de Qualificação, na forma do item 8.9, VI, do Edital, e não às demais hipóteses de inabilitação.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0025 do protocolo 50505.163641/2026-17

26. GARANTIA DE EXECUÇÃO CONTRATUAL — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, ITEM (LIII), 11.1, 11.1.2, 11.5 E 11.5.2; ANEXO 3 DO CONTRATO, ITEM 2; ANEXO 4 DO CONTRATO, ITEM 5.1; ANEXO 5 DO CONTRATO

A subcláusula 11.1 do Contrato fixa, em tabela, os valores da Garantia de Execução do Contrato para cada fase da Concessão. Além dos valores da tabela, a subcláusula 11.1.2 do Contrato prevê que, a cada atualização anual da Garantia

de Execução do Contrato pelo IRT, o valor exigível poderá ser ajustado conforme o desempenho da Concessionária, medido pelo Indicador de Inexecução Acumulada (IIA). O IIA mede o grau de descumprimento das obrigações contratuais. Ele corresponde à relação entre a soma dos percentuais de Fator D efetivamente aplicados à Concessionária e a soma dos percentuais de Fator D que poderiam ser aplicados sobre todas as obrigações exigíveis. O Fator D é o desconto aplicado à tarifa de pedágio em razão de obrigações descumpridas, conforme as tabelas do Anexo 5 do Contrato (Contrato, subcláusula 1.1.1, item (liii)). Pela subcláusula 11.1.2 do Contrato: (i) se o IIA for superior a 20%, o valor exigível da garantia é aumentado em 50% em relação ao valor da tabela; e (ii) se o IIA tiver ficado abaixo de 10% por pelo menos três anos consecutivos, o valor da tabela é reduzido em 5% no terceiro ano consecutivo, com redução adicional de 5% a cada novo ano consecutivo nessa condição. Os modelos de carta de fiança bancária e de apólice de seguro-garantia que integram o Contrato, por sua vez, indicam apenas os valores fixos da tabela da subcláusula 11.1 (Anexo 3 do Contrato, item 2; Anexo 4 do Contrato, item 5.1). A subcláusula 11.5.2 do Contrato exige que a Concessionária comprove à ANTT apenas que as garantias foram renovadas e reajustadas pelo IRT. Não está claro, assim, como a majoração ou a redução decorrentes do IIA serão refletidas nesses instrumentos. Diante disso, solicita-se esclarecer: Se, nos anos em que forem aplicáveis a majoração ou a redução previstas na subcláusula 11.1.2 do Contrato, a Concessionária deverá ajustar o valor da carta de fiança ou da apólice de seguro-garantia no momento da renovação anual exigida pela subcláusula 11.5 do Contrato, por meio de nova carta de fiança ou de endosso à apólice, ainda que os modelos dos Anexos 3 e 4 do Contrato indiquem apenas os valores fixos da tabela da subcláusula 11.1 do Contrato.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0026 do protocolo 50505.163641/2026-17

27. PRAZO ORIGINAL E FASES DA GARANTIA CONTRATUAL — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, ITENS (VIII), (LXXXVII) E (LXXXVIII), 3.1, 11.1 E 11.1.4

A tabela da subcláusula 11.1 do Contrato utiliza a expressão "prazo original do Contrato" para delimitar o segundo e o terceiro períodos de valores da Garantia de Execução do Contrato: "até o final do 4º (quarto) Ano de Concessão anterior ao encerramento do prazo original do Contrato" e "últimos 3 (três) anos do prazo original do Contrato". O Prazo do Contrato, conforme definido, inicia-se na data de assinatura e só se encerra com o recebimento dos pagamentos referentes ao Ajuste Final de Resultados (Contrato, subcláusula 1.1.1, item (lxxxviii)), sem termo final fixo. A própria tabela, contudo, conta o segundo período em Anos de Concessão, termo definido como cada um dos anos do Prazo da Concessão (Contrato, subcláusula 1.1.1, item (viii)), que é de 30 (trinta) anos, contados da Data da Assunção (Contrato, subcláusulas 1.1.1, item (lxxxvii), e 3.1). Diante disso, solicita-se esclarecer: Se a expressão "prazo original do Contrato", na tabela da subcláusula 11.1 do Contrato, deve ser lida como referência ao Prazo da Concessão, observadas eventuais prorrogações (Contrato, subcláusula 11.1.4).

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0027 do protocolo 50505.163641/2026-17

28. INDENIZAÇÃO EM CASO DE CADUCIDADE — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 37.1.1, 37.7.1 E 37.7.2

A subcláusula 37.7.1 do Contrato dispõe que a indenização devida à Concessionária em caso de caducidade "restringir-se-á aos montantes calculados conforme o disposto na cláusula 35". A subcláusula 37.7.2 do Contrato, por sua vez, determina que "Do montante a que se refere a subcláusula 37.1.1, serão descontados, ainda, quaisquer valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração de caducidade". A subcláusula 37.1.1 do Contrato, contudo, não trata de montante algum, mas de uma das hipóteses de caducidade, a "prestação inadequada ou deficiente dos serviços objeto deste Contrato de forma recorrente". Diante disso, solicita-se esclarecer: Se a referência à subcláusula 37.1.1, na subcláusula 37.7.2 do Contrato,

deve ser lida como referência à subcláusula 37.7.1 do Contrato, que trata do montante da indenização devida em caso de caducidade.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0028 do protocolo 50505.163641/2026-17

29. CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA — CONTRATO, SUBCLÁUSULA 11.8; ANEXO 3 DO CONTRATO, ITENS 1 E 6

No modelo de Carta de Fiança Bancária (Anexo 3 do Contrato), o banco obriga-se perante a ANTT como fiador da Concessionária, designada como "Afiançada" (item 1). O item 6 do modelo dispõe que, "Sempre que a Afiançada se utilizar de parte do total da Fiança, o Banco Fiador obriga-se a efetuar imediata notificação à Concessionária para que esta proceda, dentro de 30 (trinta) dias da data da utilização, à recomposição do montante integral da Fiança". Quem utiliza a fiança, contudo, é a ANTT, beneficiária da garantia, como prevê a subcláusula 11.8 do Contrato: "Sempre que a ANTT utilizar a Garantia de Execução do Contrato, a Concessionária deverá proceder à reposição do valor utilizado". Diante disso, solicita-se esclarecer: Se, no item 6 do modelo de Carta de Fiança Bancária (Anexo 3 do Contrato), a expressão "Sempre que a Afiançada se utilizar de parte do total da Fiança" deve ser lida como "Sempre que a ANTT se utilizar de parte do total da Fiança".

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0029 do protocolo 50505.163641/2026-17

30. COMPROVAÇÃO DE PATRIMÔNIO LÍQUIDO — EDITAL, ANEXO 5, ITENS 7.1 A 7.3 E 8

O item 7.1 do Anexo 5 do Edital exige que a Proponente comprove patrimônio líquido mínimo de R$ 791.340.433,89 (data-base de janeiro de 2026), "observadas as regras específicas dos itens 8.2 e 8.3 abaixo para entidades abertas ou fechadas de previdência complementar e fundos de investimento, respectivamente". Essas regras específicas, porém, constam dos itens 7.2 (entidades de previdência complementar) e 7.3 (fundos de investimento em participações) do mesmo Anexo. O item 7.3, por sua vez, refere-se ao "patamar exigido no item 8.1", quando o patamar de patrimônio líquido está fixado no item 7.1. Os subitens do item 8 do Anexo 5 tratam de matéria diversa, relativa às certidões apresentadas pela Proponente. Diante disso, solicita-se esclarecer: Se, no Anexo 5 do Edital, a referência aos "itens 8.2 e 8.3", no item 7.1, deve ser lida como referência aos itens 7.2 e 7.3, e a referência ao "item 8.1", no item 7.3, como referência ao item 7.1.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0030 do protocolo 50505.163641/2026-17

31. DOCUMENTOS PRÉVIOS À ASSINATURA DO CONTRATO — EDITAL, ITENS 16.3 E 17.3; ANEXO 22 DO EDITAL, EVENTO 19

O evento 19 do Cronograma do Leilão (Anexo 22 do Edital) prevê a "Comprovação de atendimento, pela Proponente vencedora, das condições prévias à assinatura do Contrato de Concessão, conforme indicado no subitem 16.3 do Edital", no período que vai da homologação do resultado do leilão até 10/03/2027. No corpo do Edital, contudo, o subitem 16.3 trata da divulgação do resultado do julgamento dos recursos administrativos, e as condições prévias à assinatura do Contrato, a serem cumpridas em até 40 (quarenta) dias da publicação do ato de homologação, estão relacionadas no item 17.3. A divergência parece decorrer do sumário do Edital, que numera como item 16 o item "Homologação, Adjudicação e Assinatura do Contrato", correspondente ao item 17 no corpo do Edital. Diante disso, solicita-se esclarecer: Se a referência ao "subitem 16.3 do Edital", no evento 19 do Anexo 22 do Edital, deve ser lida como referência ao item 17.3 do Edital.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0031 do protocolo 50505.163641/2026-17

32. COMPARTILHAMENTO DE RISCOS E RECURSOS — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 5.1.2, 5.1.3, 5.7.1, 5.7.1.1, 5.7.2 E 22.6.3; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023, ARTS. 114, VI, E 135.

Solicitamos os seguintes esclarecimentos: Entendemos que o montante previsto na subcláusula 5.7.1 do Contrato e o compartilhamento de risco previsto nas subcláusulas 5.7.2 e 22.6.3 do Contrato abrangem também os custos dos estudos ambientais exigidos no licenciamento, como o Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) e o Plano Básico Ambiental (PBA), e os encargos do processo de licenciamento, como as taxas cobradas pelos órgãos ambientais, à semelhança da verba de licenciamento ambiental disciplinada no art. 135 da Resolução ANTT nº 6.032/2023. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0032 do protocolo 50505.163641/2026-17

33. PROGRAMA DE REDUÇÃO DE ACIDENTES — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 27.6, 27.6.1, 27.6.2 E 27.6.3; PER VOLUME I, ITEM 5.2, TABELA 5 (PDS 9).

A subcláusula 27.6 do Contrato determina a apresentação à ANTT, até o término do primeiro ano de Concessão, do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental, que deve englobar o mapeamento dos pontos críticos sujeitos a impactos de eventos extremos do clima e a elaboração de projetos com as medidas de adaptação (subcláusula 27.6.1). As ações aprovadas e autorizadas pela ANTT "deverão ser implementadas pela Concessionária com Recursos Vinculados depositados na Conta de Ajustes" (subcláusula 27.6.2), e os custos dos estudos e da elaboração do Programa cabem à Concessionária (subcláusula 27.6.3). O PER Volume I, item 5.2, Tabela 5, prevê no PDS 9 o mapeamento dos pontos críticos, a elaboração de projetos de medidas de adaptação e a implantação das "medidas de adaptação estruturais e não estruturais dos pontos críticos aprovados pela ANTT, nos termos da manifestação desta Agência" (alínea "c"), esta com prazo "de acordo com diretrizes da ANTT". Diante disso, solicitamos o seguinte esclarecimento: Entendemos que a implantação das medidas de adaptação prevista no PDS 9, alínea "c", do PER Volume I corresponde à implementação das ações do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT e, portanto, será custeada com Recursos Vinculados, nos termos da subcláusula 27.6.2 do Contrato. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0033 do protocolo 50505.163641/2026-17

34. PARTICIPAÇÃO DE PESSOAS JURÍDICAS NA LICITAÇÃO — EDITAL, 5.5, I

Considerando que a subcláusula 5.5, I, do Edital estabelece que, para participar da licitação, as Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar os documentos equivalentes para a habilitação em tradução livre, questiona-se se a procuração do representante legal no Brasil (5.5, VI) e os documentos de poderes dos Representantes Credenciados (10.1.2) seguem essa regra?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0034 do protocolo 50505.163641/2026-17

35. HABILITAÇÃO DE LICITANTE ESTRANGEIRA — EDITAL, 5.5, IV E ANEXO 5, 11.3

Na hipótese de licitante estrangeira, quando não existir documento equivalente no país de origem, o que se entende por "documento alternativo", mencionado no item 11.3, II, do Anexo 5? Quais parâmetros mínimos o documento alternativo deve atender e como ele será avaliado? Independentemente da definição que se atribua a "documento alternativo", caso não subsista documento público alternativo, é possível que essa exigência seja suprida com a apresentação de declaração da própria proponente?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0035 do protocolo 50505.163641/2026-17

36. APRESENTAÇÃO DIGITAL DE DOCUMENTOS — EDITAL, 6.11, 6.12 E 8.4, I

Considerando que os documentos devem ser apresentados em formato nato-digital ou digitalizados (item 6.11) e que a Lei Federal nº 14.063/2020 classifica as assinaturas eletrônicas entre simples, avançada e qualificada, solicita-se esclarecer, quanto aos documentos da Proponente a serem aportados por via digital na Plataforma de Leilões da B3: (i) se é admitida a assinatura eletrônica avançada realizada por meio do Assinador gov.br (conta de nível prata ou ouro), verificável pelo validador do ITI; (ii) se é admitida a assinatura eletrônica qualificada (certificado ICP-Brasil) e, havendo distinção entre os níveis de assinatura admitidos, quais documentos exigem cada nível; (iii) se a assinatura deve estar embutida no próprio arquivo PDF (padrão PAdES), verificável pelo validador do ITI, ou se é aceita a assinatura realizada em plataforma privada de assinatura, com verificação por página de registro ou por link externo; (iv) se, para signatários domiciliados no exterior, são aceitos certificados digitais emitidos no país de origem e, nesse caso, como se compatibilizam com a exigência de apostilamento ou consularização (itens 5.5 e 10.1.2, "c"); (v) se é admitido documento assinado de próprio punho e digitalizado (item 6.11); e (vi) se é admitido documento que combine assinatura manuscrita digitalizada e assinatura eletrônica de signatários distintos.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0036 do protocolo 50505.163641/2026-17

37. RUBRICAS E AUTENTICAÇÃO DOS DOCUMENTOS — EDITAL, 6.5 E 6.10

O item 6.5 exige que todas as páginas dos documentos sejam rubricadas por um Representante Credenciado, embora a entrega ocorra por via eletrônica (6.11). Solicita-se esclarecer se: (i) essa exigência se encontra atendida pela assinatura digital do documento; (ii) a assinatura digital do documento torna a rubrica página a página dispensável; e (iii) a dispensa de reconhecimento de firma e autenticação disposta no item 6.10 do edital aplica-se a todos os documentos exigidos das Proponentes.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0037 do protocolo 50505.163641/2026-17

38. DOCUMENTOS DA SEGURADORA E CADASTRO B3 — EDITAL, 8.4 E ANEXO 21

Caso a seguradora ou a instituição financeira possua cadastro atualizado na B3, é dispensada a apresentação de documentos societários destinados a comprovar os poderes de representação do signatário da apólice de seguro-garantia ou da carta de fiança bancária? Caso seja necessária a comprovação, ela poderá ser realizada, conforme o caso, mediante apresentação da Certidão de Administradores emitida pela SUSEP ou de consulta ao cadastro de representantes disponível no site do Banco Central do Brasil?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0038 do protocolo 50505.163641/2026-17

39. PARTICIPAÇÃO DE FUNDOS DE INVESTIMENTO — EDITAL, 10.1.2

Considerando que o item 5.1, III, do Edital admite a participação de fundos de investimento, isoladamente ou em consórcio, e que o item 10.1.2 disciplina a documentação de representação apenas de empresas brasileiras, consórcios e empresas estrangeiras, solicita-se esclarecer se, no caso de Proponente fundo de investimento, a comprovação dos poderes dos Representantes Credenciados será feita conforme o item 10.1.2, "a", do edital, aplicável às empresas brasileiras, mediante procuração outorgada pelo administrador ou pelo gestor do fundo, conforme seu regulamento, nos moldes do Anexo 12, acompanhada do regulamento do fundo e dos documentos que comprovem a eleição do administrador ou a contratação do gestor signatário.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0039 do protocolo 50505.163641/2026-17

40. CREDENCIAMENTO DE REPRESENTANTES E CORRETORAS — EDITAL, 8.4, VI, 10.1.2, 10.2.1 E 10.2.2

Se a proponente optar por corretora, a comprovação dos poderes dos Representantes Credenciados precisa constar uma única vez (junto aos documentos mencionados no item 10.1.2), sem reapresentação com a cópia do contrato de intermediação? A carta de apresentação da garantia pode ser assinada apenas pela corretora?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0040 do protocolo 50505.163641/2026-17

41. CONSTITUIÇÃO DE HOLDING INTERMEDIÁRIA — EDITAL, 17.17

Solicita-se confirmar se a holding intermediária prevista no item 17.17 poderá ser uma sociedade preexistente e subsidiária integral da Adjudicatária, ainda que não tenha sido constituída especificamente para atuar como controladora da SPE e exerça, também, o controle de outras sociedades integrantes do mesmo grupo econômico.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0041 do protocolo 50505.163641/2026-17

42. VALIDADE DE CERTIDÕES DE HABILITAÇÃO — ANEXO 5, ITEM 2, TABELA VII, B, E ITEM 9.9

Considerando que o item 2 do Anexo 5 condiciona a aceitação das certidões que não consignem prazo de validade à sua emissão até 90 (noventa) dias antes da data de entrega dos Documentos de Qualificação, solicita-se confirmar que essa regra não se aplica aos atestados e às certidões de responsabilidade técnica apresentadas para fins de qualificação técnica, conforme a Tabela VII, item B, e item 9.9 do Anexo 5, considerando a sua finalidade de comprovação de experiência pretérita.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0042 do protocolo 50505.163641/2026-17

43. PRAZO DE VALIDADE DE DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO — ANEXO 5, ITEM 2, E TABELAS I A IV

Considerando que o item 2 do Anexo 5 se refere literal e exclusivamente a "certidões", solicita- se confirmar o entendimento de que o prazo de 90 (noventa) dias nele previsto não se aplica aos documentos indicados nas Tabelas I, II e III e nos itens A a G e I da Tabela IV do Anexo 5, inclusive a documentos societários e administrativos, como ato constitutivo, estatuto ou contrato social, respectivas alterações e consolidações e atos de eleição dos administradores. Solicita-se confirmar, ainda, que essa conclusão não se altera quando tais documentos forem apresentados por meio de certidão de inteiro teor ou cópia expedida pelo registro empresarial, desde que reflitam a situação vigente na data de entrega dos Documentos de Qualificação.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0043 do protocolo 50505.163641/2026-17

44. ATOS SOCIETÁRIOS PARA HABILITAÇÃO — ANEXO 5, TABELA I, A

Considerando o item A da Tabela I do Anexo 5 do Edital, solicita-se confirmar que, quando a última alteração arquivada contiver a consolidação integral do estatuto ou contrato social vigente, será suficiente a apresentação desse documento, ficando dispensada a apresentação do ato constitutivo e das alterações anteriores.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0044 do protocolo 50505.163641/2026-17

45. COMPROVAÇÃO DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO — ANEXO 5, 7, TABELA V, B, 7.1 E 11.5

Solicita-se esclarecer se a comprovação do patrimônio líquido deve ser feita exclusivamente com base no balanço patrimonial e no respectivo demonstrativo de resultados já exigíveis na forma da lei, devidamente aprovados pela assembleia geral ou pelos sócios, conforme o caso (Anexo 5, Tabela V, item B), observado, para as Proponentes estrangeiras, o item 11.5 do Anexo 5.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0045 do protocolo 50505.163641/2026-17

46. CUSTOS DE NOTIFICAÇÃO DE INFRAÇÕES — CONTRATO, SUBCLÁUSULA 15.14; ANEXO 12 DO CONTRATO, ITEM 2.3

Solicita-se esclarecer se: (i) os custos de postagem das infrações lavradas pela ANTT, atribuídos à Concessionária pela subcláusula 15.14, "ii", serão ressarcidos à Concessionária, à semelhança dos custos de impressão e postagem das notificações de infração e de penalidades no Sistema de Livre Passagem (Anexo 12 do Contrato, item 2.3), ou se deverão ser considerados pelas Proponentes em sua precificação, ainda que não estejam expressamente contemplados no modelo econômico-financeiro; e (ii) a Concessionária terá acesso às bases de dados da SENATRAN, dos DETRANs e do CONTRAN necessárias à identificação dos infratores, observadas as disposições aplicáveis da LGPD.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0046 do protocolo 50505.163641/2026-17

47. CUSTOS DE ENERGIA ELÉTRICA E ILUMINAÇÃO — ANEXO 2 (PER VOL. I), ITENS 3.1.8, 3.4 E 3.4.11.1; PER VOL. II, TABELA 69

O item 3.1.8 do PER Volume I atribui à Concessionária os custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes na faixa de domínio, "exceção feita às edificações da PRF". O item 3.4.11.1 do PER Volume I e a Tabela 69 do PER Volume II preveem a construção ou reconstrução, pela Concessionária, de Unidades Operacionais e Delegacias da PRF. Em licitação recente, a ANTT esclareceu que "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" (Edital de Concessão nº 04/2024, Lote CN 1, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Esclarecimento nº 17 do Protocolo 50505.128692/2024-22). Diante disso, solicita-se esclarecer: Entendemos que, após a construção ou reconstrução das Unidades Operacionais e Delegacias da PRF indicadas na Tabela 69 do PER Volume II, a manutenção dessas instalações não será obrigação da Concessionária, observada a mesma diretriz do Ministério dos Transportes. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0047 do protocolo 50505.163641/2026-17

48. INTERVENÇÕES NO KM 909,165 DA BR-116/BA — PER VOLUME II, ITEM 3.2.1, C (TABELA 9), E ITEM 3.2.2, Q (TABELA 39)

A Tabela 39 do PER Volume II (p. 40) relaciona, no km 909,165 da BR-116/BA, segmento 116BBA0970, duas intervenções em obra de arte especial: "Implantação", no sentido crescente, com conclusão no 3º Ano de Concessão, e "Alargamento e Reforço", no sentido decrescente, com conclusão no 8º Ano de Concessão. A Tabela 9 do mesmo Volume (p. 18) prevê faixa adicional no sentido crescente entre os km 909,165 e 914,960, com extensão de 5,795 km e conclusão no 8º Ano de Concessão. As coordenadas iniciais dessa faixa adicional, 15°30'46.08S e 41°14'12.90O, coincidem com as da obra de arte especial acima referida. As demais obras de arte especiais relacionadas no segmento 116BBA0970, nos km 831,960, 853,700 e 858,020, têm conclusão prevista para o 8º Ano de Concessão. A implantação da obra de arte especial no 3º Ano de Concessão antecipa em cinco anos a execução de estrutura associada a trecho cuja ampliação de capacidade o PER prevê para o 8º Ano, com reflexo relevante no cronograma de investimentos e sem correspondência com a intervenção prevista, no mesmo quilômetro, para o sentido decrescente. Diante disso, solicita-se esclarecer: 1. Entendemos que a indicação do 3º Ano de Concessão para a implantação da obra de arte especial no sentido crescente do km 909,165 da BR-116/BA decorre de erro material, e que o prazo aplicável é o 8º Ano de Concessão, em coerência com a faixa adicional prevista no mesmo trecho e sentido (PER Volume II, Tabela 9) e com a intervenção prevista no mesmo quilômetro para o sentido decrescente (PER Volume II, Tabela 39). Está correto este entendimento? 2. Em caso negativo, solicita-se esclarecer os pressupostos técnicos que justificam a implantação da obra de arte especial no 3º Ano de Concessão.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0048 do protocolo 50505.163641/2026-17

49. POSTOS DE PESAGEM VEICULAR FIXOS — PER VOLUME I, ITENS 3.1.7 E 3.4.6.1, E PER VOLUME II, TABELAS 56, 59 E 66

O PER Volume I e o PER Volume II divergem quanto ao destino dos 4 postos de pesagem veicular fixos existentes. O PER Volume I prevê a "Reforma dos postos de pesagem existentes" em 12 meses na tabela de parâmetros do item 3.1.7 e determina, no item 3.4.6.1, que "Os postos de pesagem veicular existentes, regularmente aferidos e operados por autoridade rodoviária, devem ser assumidos e mantidos em operação pela Concessionária desde o início da Concessão". O PER Volume II, por sua vez, indica "Demolir" para esses 4 postos na Tabela 66, e a Tabela 56 assinala "R" aos 24 meses, com a legenda "Demolição de Edificações e/ou Remoção de Equipamentos", embora a Tabela 59 registre a quantidade

inicial prevista de 4 postos de pesagem veicular fixos. A divergência se estende ao Sistema de Detecção de Altura (SDA): o item 3.4.2.7 do PER Volume I prevê a instalação desse sistema na entrada e antes da saída "de todos os postos de pesagem fixos", mas a Tabela 59 do PER Volume II registra quantidade inicial prevista igual a 0 para o SDA. Os dois Volumes integram o mesmo Anexo do Contrato, o Anexo 2 (subcláusula 1.3.1, inciso (ii)), e as subcláusulas 1.2.3 e 1.2.4 do Contrato tratam apenas da prevalência entre Anexos diferentes, de modo que não resolvem essa divergência, que altera a obrigação e o custo relativos aos 4 postos existentes. Solicita-se esclarecer se os 4 postos listados na Tabela 66 do PER Volume II devem ser reformados e mantidos em operação, conforme o PER Volume I, ou demolidos, conforme o PER Volume II, e qual é, em cada caso, a obrigação de implantação do SDA.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0049 do protocolo 50505.163641/2026-17

50. MECANISMO DE COMPARTILHAMENTO DO RISCO DE DEMANDA — ANEXO 14 DO CONTRATO, ITENS 1.3, 1.3.2, 1.4 E 1.7

O Anexo 14 do Contrato disciplina o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, que prevê compensação financeira entre as Partes quando o tráfego real se afasta do tráfego estimado além da banda de 10% (Anexo 14 do Contrato, itens 1.1, 1.2 e 2.1). As informações necessárias à aplicação do mecanismo são extraídas dos volumes de tráfego registrados nos Pedágios Eletrônicos da Concessionária e/ou dos instrumentos de fiscalização à disposição da ANTT (item 1.3), e o tráfego não registrado pelos equipamentos dos Pedágios Eletrônicos, independentemente das causas, deve ser estimado para compor o tráfego real (item 1.3.2). O Anexo 14 não indica a metodologia dessa estimativa nem quem a define. Ao mesmo tempo, a aplicação do mecanismo pela ANTT é objetiva e prescinde de elementos não previstos no Anexo (item 1.4), e a Concessionária deve apresentar, no âmbito da Revisão Ordinária, relatório de aplicação do mecanismo instruído com todas as informações, dados e cálculos, sob pena de a apuração ser realizada de forma autônoma pela ANTT (item 1.7). Diante disso, entendemos que a estimativa do tráfego não registrado pelos equipamentos dos Pedágios Eletrônicos, prevista no item 1.3.2 do Anexo 14 do Contrato, será realizada segundo a metodologia apresentada pela Concessionária no relatório de aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda (item 1.7), sujeita à apuração pela ANTT. Está correto este entendimento?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0050 do protocolo 50505.163641/2026-17

51. TREVO NO ENTRONCAMENTO BR-116/BA E BA-262 — PER VOL. II, PER VOL. I, ITEM 3.1.5 E MINUTA DO CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 22.5.2 E 22.6.5

O PER Volume II prevê a implantação de um trevo no entroncamento da BR-116/BA com a BA-262, no Anel Rodoviário Jadiel Matos (Vitória da Conquista/BA). No local, há uma erosão de grande porte na faixa de domínio, em ambos os sentidos da rodovia. No sentido Sul, ela decorre da drenagem da BA-262, de competência estadual; no sentido Norte, da drenagem da Avenida Brumado, de competência municipal. Assim, a erosão é causada por sistemas de drenagem externos ao Sistema Rodoviário concedido. O item 3.1.5 do PER Volume I estabelece a obrigação de a Concessionária realizar intervenções em taludes e contenções de risco Muito Alto (R4) nos Trabalhos Iniciais. Já as subcláusulas 22.5.2 e 22.6.5 da Minuta do Contrato tratam, respectivamente, dos riscos alocados ao Poder Concedente e dos acidentes geotécnicos extraordinários. Contudo, não está claro se erosões preexistentes decorrentes da drenagem de terceiros estão abrangidas por essas disposições, o que impede a adequada avaliação dos custos de recuperação e dos riscos de seu agravamento. Solicita-se esclarecer: (i) se a recuperação dessa erosão constitui obrigação da Concessionária e, em caso positivo, em qual dispositivo do PER essa obrigação está prevista; (ii) se tal obrigação se limita à recuperação da área afetada na faixa de domínio ou se também abrange intervenções nos sistemas de drenagem da BA-262 e da Avenida Brumado; e (iii) qual dispositivo da Cláusula 22 disciplina a alocação do risco de agravamento da erosão decorrente de

falhas nesses sistemas de drenagem e se, nessa hipótese, a Concessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro e/ou ao apoio do Poder Concedente perante os entes competentes.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0051 do protocolo 50505.163641/2026-17

52. ENTREGA DE DOCUMENTOS PELA PLATAFORMA B3 — EDITAL, 15.1; ANEXO 22, EVENTO 12; MANUAL DE PROCEDIMENTOS DO LEILÃO (ANEXO 21), SUBITEM 8.9.II

O subitem 15.1 do Edital (p. 29) determina que a Proponente vencedora entregue, "por meio da Plataforma de Leilões da B3, o volume dos Documentos de Qualificação", no mesmo sentido do subitem 6.2 (p. 16). O evento 12 do Anexo 22 v2 (p. 1) prevê a entrega dos Documentos de Qualificação "por meio de Peticionamento Eletrônico", até 28/12/2026. O próprio Manual de Procedimentos do Leilão (Anexo 21) indica as duas vias: a entrega do Volume 3 "por meio da Plataforma de Leilões da B3" (p. 7) e "por meio de Peticionamento Eletrônico" (p. 21). A entrega por canal diverso do exigido pode ser tida como não apresentação, com risco de inabilitação e de execução da Garantia da Proposta (subitem 8.9.II). Solicita-se esclarecer por qual meio deverão ser entregues os Documentos de Qualificação: pela Plataforma de Leilões da B3 ou por Peticionamento Eletrônico, com a correspondente retificação do Anexo 22 ou do Manual.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0052 do protocolo 50505.163641/2026-17

53. CARTA DE FIANÇA E ENTREGA DOS ENVELOPES — EDITAL, 8.4, II; ANEXO 22, EVENTOS 8 E 9; ANEXO 21, MANUAL DE PROCEDIMENTOS B3, CAP. 3, CARTA DE FIANÇA

O subitem 8.4.II do Edital (p. 19) admite a cópia digitalizada na Data de Recebimento dos Envelopes, devendo a Carta de Fiança Bancária ser entregue "em sua forma física original em até um dia útil anterior à data da Sessão Pública do Leilão", ou seja, até 17/12/2026; o Manual de Procedimentos do Leilão (Anexo 21, p. 14) só aceita essa entrega a partir do "dia útil subsequente à data da Entrega dos Documentos" (15/12/2026). O evento 8 do Anexo 22 v2 (p. 1) prevê, para 14/12/2026, das 9h às 16h, o recebimento "da via física e da via eletrônica dos volumes" da Garantia da Proposta e da Proposta Econômica Escrita, e o evento 9 marca para "16/12/2026 a partir das 18h00" a publicação das Garantias da Proposta não aceitas, antes do fim do prazo de entrega do original da fiança. A divergência afeta o prazo de entrega do original da fiança, cuja falta pode levar à não aceitação da Garantia da Proposta. Diante disso, solicita-se esclarecer: (i) se a Carta de Fiança Bancária original deve ser entregue entre 15/12/2026 e 17/12/2026, conforme o subitem 8.4.II do Edital e o Manual de Procedimentos, ou em 14/12/2026, conforme o evento 8 do Anexo 22; (ii) se a publicação do evento 9 cobrirá as fianças cujo original for entregue depois de 16/12/2026; e (iii) qual o procedimento se o original não for entregue no prazo.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0053 do protocolo 50505.163641/2026-17

54. HIERARQUIA DOS DOCUMENTOS CONTRATUAIS — EDITAL, 5.4; MINUTA DO CONTRATO, PARTE VII, 1.2.2, 1.2.3 E 1.2.4; PER VOL. I, 3.4.6.1; PER VOL. II, TABELA 66

A subcláusula 1.2.3 da Minuta do Contrato (p. 16) dá prevalência aos Anexos "elaborados pelo Poder Concedente" e a 1.2.4, entre estes, ao "de data mais recente". O PER, Anexo 2 do Contrato, foi publicado em dois volumes do mesmo Anexo, que divergem entre si: o Volume I, item 3.4.6.1 (p. 91), determina que os postos de pesagem existentes "devem ser assumidos e mantidos em operação pela Concessionária", e o Volume II, Tabela 66 (p. 77), indica "Demolir" para os quatro

postos fixos. Os critérios das subcláusulas 1.2.3 e 1.2.4 não resolvem divergências dentro de um mesmo Anexo, o que deixa sem regra obrigações de investimento e operação. Solicita-se esclarecer qual critério de prevalência se aplica em caso de divergência entre os Volumes I e II do PER.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0054 do protocolo 50505.163641/2026-17

55. REVISÃO ORDINÁRIA E COMPENSAÇÃO TARIFÁRIA — MINUTA DO CONTRATO, PARTE VII, 19.6.5 E 19.7.1

A subcláusula 19.7.1 da Minuta do Contrato (p. 74) inclui entre os efeitos da Revisão Ordinária a "compensação decorrente do Desconto de Usuário Frequente". O termo não consta das definições da Cláusula 1 nem das regras tarifárias da Cláusula 19, dos Anexos do Contrato ou do PER, e não há critério de concessão, custeio ou compensação do desconto. Sem essas regras, não é possível estimar o efeito do desconto sobre a Receita Tarifária nem sobre o Fator C. Solicita-se esclarecer se há previsão de Desconto de Usuário Frequente nesta Concessão e, em caso positivo, em qual documento estão suas regras de aplicação e compensação.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0055 do protocolo 50505.163641/2026-17

56. TRECHOS HOMOGÊNEOS E LOCALIZAÇÃO NO PER — ANEXOS DO CONTRATO ANEXO 13, TABELA 2; PER VOL. II, TABELAS 6 E 53

A Tabela 2 do Anexo 13 (p. 82) delimita o Trecho Homogêneo TH01 como "518,03 523,156 5,126 TH01", em linha com a correlação quilométrica do PER Volume II, Tabela 6 (p. 12), que inicia o trecho no km 518,030. A Tabela 53 do PER Volume II (p. 54), de Gatilhos Volumétricos, indica "TH01 324BBA 518,700 523,156 4,456". A extensão do TH01 entra no Trecho de Cobertura do primeiro pórtico da BR-324, que define a tarifa, e a delimitação do trecho orienta a medição do gatilho. Solicita-se confirmar o km inicial e a extensão do Trecho Homogêneo TH01: 518,030 e 5,126 km, conforme o Anexo 13, ou 518,700 e 4,456 km, conforme a Tabela 53 do PER Volume II.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0056 do protocolo 50505.163641/2026-17

57. FASE DE CONVIVÊNCIA E OPERAÇÃO — MINUTA DO CONTRATO, PARTE VII, DEFINIÇÃO (XLIII); ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 7, 3.1; PER (VOLUMES I E II)

A Definição (xliii) da Minuta do Contrato (pp. 8–9) descreve a Fase de Convivência A como o período de acompanhamento da operação pelo Poder Concedente ou pela Operadora Anterior "nos trechos descritos no PER". O PER (Volumes I e II) não traz disposição sobre Fase de Convivência nem descreve trechos para esse fim. O item 3.1 do Anexo 7 (p. 27) define a fase só por datas, até que ela "terminará com a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens". A remissão sem correspondência deixa indefinido o alcance territorial da transição operacional. Solicita-se esclarecer a quais trechos do PER se refere a Definição (xliii), ou se a Fase de Convivência A abrange todo o Sistema Rodoviário.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0057 do protocolo 50505.163641/2026-17

58. SISTEMAS DE OPERAÇÃO E SEGURANÇA DOS TÚNEIS — PER VOL. I, 3.1.9, 3.3.9, 3.4.9 E 4.4.10; E PER VOL. II, TABELA 56

O item 3.4.9 do PER Volume I (p. 94) prevê "Implantação de Sistema de Operação e segurança dos Túneis.", e a tabela do item 3.1.9 (p. 42) fixa prazo de 12 meses para "Projeto de operação e manutenção do túnel.". A Tabela 56 do PER Volume II (p. 59) assinala "NP" (Não Previsto) em todas as colunas para o "Sistema de Operação e Segurança de Túnel", e nenhuma tabela do PER Volume II relaciona túnel no Sistema Rodoviário. A divergência afeta a existência de obrigações com prazo nos itens 3.1.9, 3.3.9, 3.4.9 e 4.4.10 do PER Volume I. Diante disso, solicita-se confirmar: (i) que o Sistema Rodoviário objeto da Concessão não possui túneis; e (ii) que essas obrigações relativas a túneis não se aplicam a esta Concessão.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0058 do protocolo 50505.163641/2026-17

59. ESCRITÓRIOS DE FISCALIZAÇÃO E INSTALAÇÕES — PER VOL. I, 3.1.7 E 3.4.10.1; PER VOL. II, TABELAS 56 E 68

O item 3.1.7 do PER Volume I (p. 34) prevê, entre os Trabalhos Iniciais, a "reforma e adequação dos Escritórios de Fiscalização da ANTT", e a Tabela 68 do PER Volume II (p. 78) indica "Reformar" para o único escritório relacionado, localizado no km 606,390 da BR-324/BA. O item 3.4.10.1 do PER Volume I (p. 94), por sua vez, prevê a "construção de Escritórios de Fiscalização da ANTT, com área total mínima de 800 m^2", e a Tabela 56 do PER Volume II (p. 59) assinala, para o item 3.4.10.1, "X (1 ou 2)" aos 12 meses, "X (3)" aos 24 meses e "X (4)" aos 36 meses, marcas que a legenda associa, respectivamente, a reforma ou ampliação/adequação, construção e reconstrução. Entendemos que a intervenção exigida para o Escritório de Fiscalização da ANTT é a reforma do escritório existente no km 606,390 da BR-324/BA, a ser concluída em até 12 meses, nos termos do item 3.1.7 do PER Volume I e da Tabela 68 do PER Volume II, e que as marcas (3) e (4) da Tabela 56 do PER Volume II não representam intervenções adicionais de construção ou reconstrução desse escritório. Está correto este entendimento? Em caso negativo, solicita-se indicar a intervenção exigida e o respectivo prazo.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0059 do protocolo 50505.163641/2026-17

60. QUANTIDADE DE POSTOS DE PESAGEM — PER VOL. I, 3.4.6.1; PER VOL. II, TABELAS 59 E 66

A Tabela 59 do PER Volume II (p. 72), sob "Quantidade Inicial prevista", registra 4 unidades para "PPVf - Posto de Pesagem Veicular Fixo". O item 3.4.6.1 do PER Volume I determina que os postos de pesagem veicular existentes, "regularmente aferidos e operados por autoridade rodoviária, devem ser assumidos e mantidos em operação pela Concessionária desde o início da Concessão", enquanto a Tabela 66 do PER Volume II (p. 77) indica "Demolir" para todos esses postos. A divergência torna incerto se há obrigação de manter, operar ou repor essas edificações. Solicita-se esclarecer se os PPVf indicados na Tabela 59 deverão ser mantidos em operação, nos termos do item 3.4.6.1 do PER Volume I, ou demolidos, nos termos da Tabela 66 do PER Volume II, e, no primeiro caso, até quando.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0060 do protocolo 50505.163641/2026-17

61. TRECHOS HOMOGÊNEOS E FAIXAS DE ROLAMENTO — PER VOL. II, TABELAS 2, 10 E 53

A Tabela 53 do PER Volume II (p. 54) prevê, entre outros, "TH15 324BBA 614,720 619,300 4,580 4 faixas por sentido", e o mesmo tipo de gatilho para TH16 e TH17 até o km 624,520. A Tabela 10 (p. 20) encerra a faixa adicional obrigatória no trecho "612,220 614,720 2,500", e a Tabela 2 (p. 7) informa apenas a extensão em pista dupla ("BR-324/BA

0,000 113,550"), sem o número de faixas. Sem essa informação não é possível dimensionar a obra condicionada entre os km 614,720 e 624,520. Solicita-se esclarecer quantas faixas de rolamento por sentido existem atualmente entre os km 614,720 e 624,520 da BR-324/BA.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0061 do protocolo 50505.163641/2026-17

62. RECONSTRUÇÃO DE PAVIMENTO EM SOLOS MOLES — PER VOL. II, TABELAS 10 E 55

A Tabela 55 do PER Volume II (p. 57) prevê reconstrução de pavimento em solos moles, entre outros, no trecho "324BBA0390 545,300 548,000 2,700", com conclusão no 3º ano. A Tabela 10 do mesmo volume (p. 19) prevê faixa adicional no trecho "324BBA0390 545,300 559,220 13,920" no 4º ano; o descompasso de um ano repete-se entre os km 559,220 e 591,240. A sequência pode exigir intervenção duplicada no mesmo pavimento. Solicita-se esclarecer se a reconstrução de pavimento da Tabela 55 pode ser executada junto com a faixa adicional da Tabela 10, no ano previsto para esta.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0062 do protocolo 50505.163641/2026-17

63. DELIMITAÇÃO DOS TRECHOS DO SISTEMA RODOVIÁRIO — EDITAL, CAPA; PER VOL. II, TABELA 1

A capa do Edital (p. 1) descreve o trecho da BR-116/BA "compreendido entre o início no acesso do Contorno de Feira de Santana até a divisa BA/MG", sem ressalvas. A Tabela 1 do PER Volume II (p. 7) divide a BR-116/BA em dois segmentos, "428,900 827,500 398,600" e "837,200 944,700 107,500", excluindo os km 827,500 a 837,200 (SNV) e incluindo o Anel Rodoviário de Vitória da Conquista. A descrição do objeto no Edital sugere trecho contínuo, o que gera dúvida sobre as obrigações de conservação e operação no segmento excluído. Solicita-se confirmar que o segmento da BR-116/BA entre os km 827,500 e 837,200 (SNV) não integra o Sistema Rodoviário concedido.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0063 do protocolo 50505.163641/2026-17

64. UNIDADES OPERACIONAIS DA PRF — PER VOL. II, TABELAS 56 E 69

A Tabela 56 do PER Volume II (p. 59) registra "Unidades Operacionais e Delegacias da PRF X (2) X (3) X (4)", e a legenda define (2) como "Ampliação/Adequação (Aumentar estrutura existente)". A Tabela 69 do mesmo volume (p. 78) não indica unidade com esse status e atribui à UOP de Simões Filho (km 598,200 da BR-324/BA) o status "Existente". A divergência torna incerta a intervenção e o custo exigidos para essa unidade. Solicita-se esclarecer se a UOP de Simões Filho deve ser objeto de ampliação/adequação aos 12 meses.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0064 do protocolo 50505.163641/2026-17

65. FÓRMULA DE CÁLCULO DA TARIFA — MINUTA DO CONTRATO, 19.6.5 (FÓRMULA), 19.4.5 (TABELA DO FRT) E 19.2.12; ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 13, TABELA 2

A subcláusula 19.6.5 da Minuta do Contrato (p. 72) define TP1 = TCP x TBP x ∏(1+dj) x (1+ΣFRT) x (1+ΣPTH x CATH) x IRT..., e a 19.4.5 (p. 66-67) fixa o FRT em 35%, 20%, 25% e 5%, 'aplicável a todos os Pedágios Eletrônicos'. Já a Tabela 2 do Anexo 13 (p. 82-85) traz PTH que equivalem a 35% e 25% ponderados pela extensão de cada TH sobre o TCP. Ela

também atribui PTH de pista dupla tanto a TH existentes quanto a TH a duplicar (ex.: TH29, Sit. Atual 1, PTH 0,21133), enquanto o CATH (19.2.12) se refere só a 'pista dupla existentes'. A divergência pode fazer o incremento contar em dobro ou ser antecipado em até 35% por pórtico. Solicita-se esclarecer: (i) se o FRT e o PTH são cumulativos; (ii) se o CATH incide apenas sobre os PTH de TH com Situação Atual 2 ou 3; e (iii) por qual termo da fórmula entram os PTH das obras de duplicação e de faixas adicionais concluídas.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0065 do protocolo 50505.163641/2026-17

66. VARIÁVEL CMECANISMO E FATOR C — MINUTA DO CONTRATO, DEFINIÇÃO, (CV) E 19.6.5; ANEXOS DO CONTRATO ANEXO 15, ITEM 3.2 (DEFINIÇÃO DE CMECANISMO)

O Anexo 15, item 3.2 (p. 98), define Cmecanismo como a razão entre a parcela do Fator C e 'a Tarifa Básica de Pedágio dos 12 (doze) meses que antecedem a data t', e soma esse valor ao IRT. A TBP é expressa em R$/km (R$ 0,08396/km, Definição (cv), p. 15), e o Fator C é somado ao TP1 por pórtico (19.6.5, p. 72), em R$ por veículo equivalente (Anexo 6, 2.1). A diferença de unidade superestima o Cmecanismo em várias dezenas de vezes e distorce a compensação. Solicita-se confirmar se o denominador do Cmecanismo deve ser a tarifa média ponderada TP1 (TCP x TBP x degraus x reclassificação x IRT), e não a TBP.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0066 do protocolo 50505.163641/2026-17

67. PARÂMETROS TÉCNICOS DOS TRECHOS HOMOGÊNEOS — PER VOL. II, ITEM 3.2.3, TABELA 53

A Tabela 53 do PER Volume II (p. 54) fixa para os TH31, TH32, TH33, TH34 e TH38 da BR- 116/BA, que serão duplicados no 4º e 5º anos, o gatilho "3 faixas por sentido 17.400" VDMAeq. A mesma tabela fixa para os TH35 e TH36, vizinhos e em pista simples, o gatilho "Duplicar trecho" de 28.900 e 27.700 VDMAeq, e para a 3ª faixa nos TH29/TH30 o valor de 32.400. Pela regra, a pista dupla teria de ser ampliada com volume menor do que o exigido para duplicar a pista simples ao lado. A divergência muda de forma relevante a previsão de quando surgem as obras condicionadas. Solicita-se confirmar o valor de 17.400 VDMAeq para os TH31–TH34 e TH38 ou, se for erro material, informar o valor correto.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0067 do protocolo 50505.163641/2026-17

68. TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO E TETO TARIFÁRIO — MINUTA DO CONTRATO, PARTE VII, DEFINIÇÃO, (CV), 19.6.3, (II), E 19.6.5; EDITAL, DEFINIÇÕES, XXIII E LIX, 1.3

A Definição (cv) da Minuta do Contrato (p. 15) fixa a TBP em "R$ 0,08396/km", que é o mesmo teto do item 1.3 do Edital (p. 10). A fórmula da subcláusula 19.6.5 (p. 72) não traz termo de Desconto Tarifário, e a subcláusula 19.6.3(ii) se refere à "TBP resultante do Leilão". O Edital define o Desconto Tarifário como deságio linear sobre a TBP, com 2 casas decimais (Definição XXIII), e exige a TBP em 5 casas decimais (Definição LIX). A divergência deixa indefinida a tarifa contratual da proposta vencedora. Solicita-se confirmar: (i) se a Definição (cv) será preenchida com 0,08396 × (1 − Desconto Tarifário ofertado); e (ii) qual a regra de arredondamento ou truncamento até a 5ª casa decimal.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0068 do protocolo 50505.163641/2026-17

69. PROGRAMA DE INTEGRIDADE DA SPE — EDITAL, ANEXO 17 (TERMO DE INTEGRIDADE), ITENS 2 E 2.2; MINUTA DO CONTRATO, PARTE VII, 15.9

O item 2 do Termo de Integridade (Anexo 17 do Edital, p. 66) obriga a SPE a enviar o Programa de Integridade "dentro do prazo de 06 (seis) meses da assinatura do Contrato", e o item 2.2 (p. 67) exige, "no mesmo prazo", a certificação ISO 37001 ou o selo Pró-Ética. A subcláusula 15.9 da Minuta do Contrato (p. 57) dá "até 12 (doze) meses da assinatura do Contrato" para cumprir as ações previstas no mesmo Termo. A divergência afeta o planejamento e a exposição a penalidades. Solicita-se confirmar o prazo aplicável ao Programa de Integridade e à certificação, se 6 ou 12 meses da assinatura.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0069 do protocolo 50505.163641/2026-17

70. TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO E ATUALIZAÇÃO — MINUTA DO CONTRATO, DEFINIÇÃO, (CV), E 19.6.1; E ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, ITEM 2.6.1, (I)

A Definição (cv) da Minuta do Contrato (p. 15) fixa a TBP em 'R$ 0,08396/km'. A subcláusula 19.6.1 (p. 71) calcula a primeira Tarifa de Pedágio considerando 'a Tarifa Básica de Pedágio reajustada monetariamente por meio do IRT', e o Anexo 5, item 2.6.1(i) (p. 12), estima a Receita Bruta do ano seguinte ao término com 'Tarifa de Pedágio = Tarifa Básica de Pedágio x IRT', sem TCP, degraus ou reclassificação. Lidas literalmente, as duas fórmulas resultam em tarifa por km, e não por passagem. Solicita-se confirmar se, nos dois casos, a tarifa deve ser calculada por pórtico como TCP x TBP x IRT (com degraus e PTH x CATH, no caso do Anexo 5), ponderada pelo volume de cada pórtico.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0070 do protocolo 50505.163641/2026-17

71. ÍNDICE DE CORREÇÃO DO MECANISMO DE INSUMOS — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 15, ITEM 1.1, (II); MINUTA DO CONTRATO, DEFINIÇÃO, (LIX)

O Anexo 15, item 1.1(ii) (p. 96), define o ICR com base no 'número-índice do IGP-DI do mês de janeiro de 2026'. Já o IRT (Definição (lix), p. 10), com o qual o ICR é comparado no item 3.2, usa o 'número-índice do IPCA do mês de novembro de 2025'. Ambos usam no numerador o índice de dois meses antes da data-base. A diferença de base cria um viés permanente de dois meses de inflação na compensação. Solicita-se esclarecer se o IGP-DIo deve ser o de novembro de 2025, alinhado ao IRT.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0071 do protocolo 50505.163641/2026-17

72. ATUALIZAÇÃO MONETÁRIA DO FATOR C — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 6, ITENS 1.6 E 2.1; MINUTA DO CONTRATO, 19.6.5

O Anexo 6 diz no item 1.6 (p. 23) que 'O Fator C será atualizado monetariamente para a mesma data-base de reajuste da tarifa, com aplicação do IRT' e, no item 2.1, que 'Previamente a sua incidência, o Fator C deve ser convertido a preços iniciais'. A fórmula da subcláusula 19.6.5 (p. 72) soma '+ C' ao TP1 sem aplicar o IRT, ao contrário do '(FCM x IRT)'. A divergência altera o valor efetivo das compensações do Fator C. Solicita-se esclarecer em que base de preços o Fator C entra na fórmula da 19.6.5 e se ele deve ser multiplicado pelo IRT.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0072 do protocolo 50505.163641/2026-17

73. SUSPENSÃO DE DEPÓSITOS DE RECURSOS VINCULADOS — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 9, ITENS 9.2 E 9.3; E ANEXO 10, ITENS 4.5 E 6.1.1

O Anexo 9, item 9.2 (p. 41), diz que 'o depósito dos Recursos Vinculados serão suspensos durante o Período de Exercício', e o item 9.3 diz que 'A partir do advento do Período de Exercício' poderão ser retomadas as parcelas dos Recursos Vinculados. O Anexo 10, por sua vez, proíbe no item 4.5 (p. 55) as transferências para as Contas de Retenção e de Ajuste após a Notificação de Exercício e manda, no item 6.1.1 (p. 56), 'continuar a realizar as transferências dos Recursos Vinculados'. A divergência impede definir o fluxo de caixa durante a Administração Temporária ou a Assunção de Controle. Solicita-se confirmar se os Recursos Vinculados ficam suspensos durante todo o Período de Exercício e se a retomada do item 9.3 ocorre ao término desse período.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0073 do protocolo 50505.163641/2026-17

74. PROTEÇÃO CAMBIAL E ATUALIZAÇÃO DE SALDOS — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 11, ITENS 1.1, 3.3.D E 3.5

O Anexo 11, item 3.3.D (p. 72), corrige os saldos do Mecanismo de Proteção Cambial pela NTN- B 'com vencimento em 15/05/2035', sem prever índice substituto, como faz para a PTAX e o IPCA (item 2.1). Os itens 1.1 e 3.5 (p. 68 e 75) admitem financiamentos contratados até o 5º ano e compensações 'até o fim da Concessão'. A partir de maio de 2035 o 'Ajuste' fica sem taxa de referência. Solicita-se indicar a taxa a ser usada depois do vencimento da NTN-B 2035, ou se deve ser usada a NTN-B de vencimento mais próximo do prazo médio do financiamento.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0074 do protocolo 50505.163641/2026-17

75. ATUALIZAÇÃO DA GARANTIA DE EXECUÇÃO — MINUTA DO CONTRATO, 11.1.2, (II), 37.1.14 (TABELA) E 28.6

A subcláusula 11.1.2(ii) da Minuta do Contrato (p. 46) multiplica o valor da garantia por '(1 – 0,05 x (NA – 2))', sem piso; com NA de 22 anos o valor exigível é zero e, acima disso, negativo. A tabela da 37.1.14 (p. 112) classifica o IIA como Nível III '20% ≤ ... < 30%' e Nível IV '> 30%', sem enquadrar o valor de exatamente 30%. A 28.6 (p. 101) usa 'acima de 20%' para as restrições, embora o Nível III comece em 20%. Solicita-se esclarecer: (i) qual é o redutor mínimo da garantia e se ele se aplica nos últimos 3 anos; e (ii) o enquadramento dos IIA de exatamente 20% e 30%.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0075 do protocolo 50505.163641/2026-17

76. CONECTIVIDADE E FIBRA ÓTICA – FATOR DE DESEMPENHO — ANEXOS DO CONTRATO ANEXO 5, TABELA III, ITENS 60 E 61; MINUTA DO CONTRATO, ANEXO 5, ITENS 3.3 E 3.7 (DOI); CONTRATO, DEFINIÇÃO (XLV) E 8.3.5

A Tabela III do Anexo 5 (itens 60 e 61) atribui Fator 'A/D' à Conectividade e à Fibra Ótica, da Frente de Serviços Operacionais. Já a definição de Fator A do Contrato e os itens 3.3 e 3.7 do Anexo 5 restringem o Acréscimo às obras da

Frente de Obras previstas na Tabela II. A divergência deixa incerto se a antecipação desses sistemas gera Fator A. Solicita-se confirmar se os itens 60 e 61 são passíveis de Fator A e, em caso positivo, qual CAA e qual ano-base de CAT se aplicam.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0076 do protocolo 50505.163641/2026-17

77. CORREÇÃO DE TRAÇADO E DESCONTO DE REEQUILÍBRIO — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, TABELA II, ITEM 20; PER VOL. II, TABELA 13 E TABELA 52

O item 20 da Tabela II do Anexo 5 fixa 0,30987% por 'km' para Correção de Traçado. A Tabela 13 do PER Vol. II indica apenas o 'km médio' de cada correção, e a Tabela 52 quantifica o item em unidades (5 un). A divergência impede o cálculo de PIi e do Fator D/A/E. Solicita-se confirmar se o percentual se aplica por unidade ou por km e, neste último caso, informar a extensão de referência de cada uma das 5 correções.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0077 do protocolo 50505.163641/2026-17

78. CRONOGRAMA DE ADEQUAÇÕES E OBRAS — PER VOL. II, TABELA 52 E TABELAS 8, 14, 20 E 44; ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, TABELA II

O PER Vol. II (Tabelas 8, 14, 20, 44 e 52) prevê, com ano de conclusão definido, Adequação de Duplicação (1,170 km), Iluminação de Curva Vertical (1 un), Áreas de Escape (2 un) e Diamante com Rotatórias – Melhoria (1 un na BR-324). A Tabela II do Anexo 5 não contém percentual para essas obras. A lacuna impede a precificação do Fator D/A e afeta o IIA e o critério da 3.2.2. Solicita-se informar os percentuais aplicáveis ou confirmar a qual item existente da Tabela II cada obra deve ser equiparada.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0078 do protocolo 50505.163641/2026-17

79. REFORÇO E ALARGAMENTO DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, TABELA I, ITENS 12 E 13; PER VOL. II, ITEM 3.2.2, 'Q. OAE', TABELAS 39/40 E TABELA 52

A Tabela I do Anexo 5 (itens 12 e 13) trata reforço e alargamento de OAE como parâmetro da Frente de Serviços Estruturais, com percentual 'Por m^2' e só Fator D. O PER Vol. II (item 3.2.2, Tabelas 39, 40 e 52) os lista como Obras de Melhorias por unidade e com ano de conclusão, sem área. A divergência impede o cálculo do Fator D e o enquadramento no IIA. Solicita-se informar a área de referência (m^2) de cada OAE, ou confirmar outra unidade de aferição, e esclarecer se essas intervenções integram a Frente de Obras para fins de Fator A, IIA e subcláusula 3.2.2.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0079 do protocolo 50505.163641/2026-17

80. APLICAÇÃO DO FATOR D E PARÂMETROS DE DESEMPENHO — MINUTA DO CONTRATO, DEFINIÇÃO (XXXIV) E (XLVII); ANEXO 5, 2.5.3 E TABELA III; E PER VOL. I, 3.4.12, TABELA 1

As definições (xxxiv) e (xlvii) do Contrato preveem Fator D pelo não atendimento aos Parâmetros de Desempenho da Frente de Serviços Operacionais. A Tabela III do Anexo 5 só contém itens de implantação, e o PER Vol. I fixa parâmetros operacionais (tempos de chegada de APH e guincho, Tabela 1 de disponibilidade do item 3.4.12) sem percentual

correspondente. A lacuna impede quantificar o risco. Solicita-se confirmar se esses parâmetros ensejam Fator D e, em caso positivo, com quais percentuais.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0080 do protocolo 50505.163641/2026-17

81. PARÂMETROS DE DESEMPENHO DO PAVIMENTO — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, TABELA I, ITENS 1 A 7; PER VOL. I, 3.1.1, TABELA DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO DO PAVIMENTO, ITENS 6 E 8

A Tabela I do Anexo 5 (item 1) atribui Fator D à 'Ausência de depressões, abaulamentos ou áreas exsudadas', que não consta da tabela de parâmetros de desempenho do pavimento do item 3.1.1 do PER Vol. I. Essa tabela, por sua vez, fixa limites de ICP e IFI que não têm percentual na Tabela I. A divergência deixa incerto quais parâmetros geram Desconto de Reequilíbrio. Solicita-se confirmar a correspondência entre os itens 1 a 7 da Tabela I e os parâmetros do PER e esclarecer se o descumprimento de ICP e IFI enseja Fator D.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0081 do protocolo 50505.163641/2026-17

82. GATILHOS VOLUMÉTRICOS E OBRAS DE CAPACIDADE — PER VOL. I, ITEM 3.2.3 E TABELA 3 DO ITEM 4.8; PER VOL. II, TABELA 56 – CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO OPERACIONAL

O item 3.2.3 do PER Vol. I (p. 45) manda aferir os Gatilhos Volumétricos desde a Data de Assunção, e a subcláusula 15.3.2 da Minuta exige essa aferição em tempo real. A Tabela 3 do item 4.8 (p. 103) exige o relatório de atingimento do gatilho só 'A partir do 3º ano', e a Tabela 56 do PER Vol. II (p. 58) só exige o SAT aos 36 meses. A divergência impede definir como o gatilho será medido nos três primeiros anos. Solicita-se esclarecer: (i) qual a fonte oficial de dados do gatilho antes da implantação do SAT; (ii) a partir de quando o relatório mensal é exigível; (iii) se o SAT deve ser antecipado nos pontos de medição dos Trechos Homogêneos.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0082 do protocolo 50505.163641/2026-17

83. RADARES EXISTENTES E OBRIGAÇÕES DO PER — PER VOL. I, ITEM 3.4.2.8 E 4.8, TABELA 3; PER VOL. II, TABELA 56

O item 3.4.2.8 do PER Vol. I (pp. 67–70) exige assumir os radares existentes desde o início da Concessão e entregar semanalmente notificações, imagens e dados. A Tabela 56 do PER Vol. II (p. 58) prevê os novos SCV aos 12 meses. A Tabela 3 do item 4.8 do PER Vol. I (p. 103) exige o Relatório do SCV 'com informações exigidas no item 3.4.2.8' só 'A partir do 4º ano'. A divergência gera dúvida sobre as entregas devidas nos anos 1 a 3. Solicita-se confirmar o termo inicial das entregas semanais e do relatório mensal do SCV, tanto para os equipamentos existentes quanto para os novos.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0083 do protocolo 50505.163641/2026-17

84. SISTEMA DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO — PER VOL. I, 3.4.3.1, 3.4.4.1; PER VOL. II, TABELA 56

O PER Vol. I inclui no SAU definitivo (3.4.3.1, p. 74) o aplicativo com 'botão de emergência' e, no item 3.4.4.1 (p. 83), o aplicativo e a 'comunicação de dados por fibra ótica ao longo de toda a extensão da rodovia'. A Tabela 56 do PER Vol. II (pp. 58–59) prevê o 3.4.4.1 em 1 mês, o SAU definitivo em 12 meses, a 'Função de chamada de Emergência' em 36 meses

e a 'Rede de Fibra Óptica' em 36 meses. A divergência impede definir o cronograma dessas implantações. Solicita-se confirmar o prazo exigível para: (i) o aplicativo com botão de emergência; e (ii) a fibra óptica em toda a extensão.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0084 do protocolo 50505.163641/2026-17

85. GESTÃO AMBIENTAL E PLANOS OBRIGATÓRIOS — PER VOL. I, ITEM 5 – GESTÃO AMBIENTAL, TABELA 5, PDS 3, ALÍNEA C

O item 5 do PER Vol. I (p. 107) exige o PGR e o PAE 'até o final do 6º mês da Concessão'. A Tabela 5 (PDS 3, alínea c, p. 110) fixa '12º mês da Concessão' para o mesmo PGR/PAE. A divergência gera exposição a penalidade. Solicita-se confirmar o prazo aplicável ou esclarecer se os documentos são distintos.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0085 do protocolo 50505.163641/2026-17

86. TRABALHOS INICIAIS E INÍCIO DA COBRANÇA — PER VOL. I, ITEM 3, E TABELA DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO – PAVIMENTO, 3.1.1; MINUTA DO CONTRATO, 19.1.7, (I)

O item 3 do PER Vol. I (p. 9) encerra os Trabalhos Iniciais 'até o final do 12º mês', e a subcláusula 19.1.7(i) da Minuta usa as 'metas dos Trabalhos Iniciais previstas até o 12º mês'. Na tabela de Pavimento (p. 14), porém, a coluna '24 meses' (ATR 10 mm, trincas 20%, IRI 4,0 m/km, ICP 55, IFI > 0,13) está sob o cabeçalho 'Trabalhos Iniciais'. A divergência afeta o recebimento dos Trabalhos Iniciais e a progressão tarifária. Solicita-se confirmar se as metas de 24 meses pertencem à fase de Recuperação e se não contam para o recebimento dos Trabalhos Iniciais nem para a 19.1.7(i).

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0086 do protocolo 50505.163641/2026-17

87. LOCALIZAÇÃO E ÁREAS DE POSTOS DE ATENDIMENTO — PER VOL. I, 3.4.3.6 – PPD, ESCOPO 2; PER VOL. II, TABELA 64 E FIGURA 23

O item 3.4.3.6 do PER Vol. I (p. 79) afirma que as 'Localizações referenciais e respectivas áreas construídas estão detalhadas no PER Volume II'. A Tabela 64 do PER Vol. II (p. 76) indica os 3 PPD como 'A definir', e a Figura 23 (p. 90) não traz área, vagas nem dimensões. Sem esses dados não é possível precificar os PPD. Solicita-se informar a área construída, a área de pátio e o número mínimo de vagas de referência de cada PPD, ou o critério objetivo de dimensionamento que a ANTT aplicará na aprovação do estudo.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0087 do protocolo 50505.163641/2026-17

88. PASSAGEM INFERIOR NO KM 601 DA BR-324/BA — PER VOL. II, APÊNDICE G, ITEM G, FIGURA 44, TABELA 24, TABELA 29, TABELA 40 E TABELA 52

O Apêndice G do PER Volume II (p. 111) prevê para o km 601 da BR-324/BA a "IMPLANTAÇÃO DE PASSAGEM INFERIOR COM ADEQUAÇÃO DE TREVO EXISTENTE E INCLUSÃO DE ALÇA", e a Tabela 24 (p. 28) remete a esse Apêndice para o km 601,280, classificado como "Melhoria". As Tabelas 29 e 40 (p. 30 e 41) não listam implantação de passagem inferior nesse km, e a Tabela 52 (p. 53) contabiliza na BR-324/BA apenas "Passagem Inferior (un) 1 1/1". A divergência*

impede quantificar a OAE. Solicita-se confirmar se a implantação de passagem inferior no km 601 da BR-324/BA integra as obrigações e, em caso positivo, incluí-la nas Tabelas 29, 40 e 52.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0088 do protocolo 50505.163641/2026-17

89. INTEGRALIZAÇÃO DE CAPITAL SOCIAL DA SPE — EDITAL, 9.1.1, 9.3.1 E 9.3.2; MINUTA DO CONTRATO, PARTE VII, 25.2.1, 25.3 E 25.5

Os subitens 9.3.1 e 9.3.2 do Edital (p. 22) exigem subscrever e integralizar no capital social da SPE a soma de R$ 791.340.433,89 com "o valor do Aporte de Recursos Vinculados previstos no item 9.1.1". As subcláusulas 25.2.1 e 25.5 da Minuta do Contrato (pp. 97–98) proíbem reduzir o capital "abaixo dos valores especificados" e só permitem a redução após o cumprimento de 90% do PER. A subcláusula 25.3 exige PL de pelo menos um terço do capital social. Como o Aporte é transferido para a Conta de Ajuste como Recurso Vinculado (12.3(i)), há dúvida sobre o piso de capital aplicável. Solicita-se confirmar se a parcela do capital correspondente ao Aporte integra os "valores especificados" da 25.2.1 e a base da 25.3, ou se pode ser reduzida após a transferência para a Conta de Ajuste.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0089 do protocolo 50505.163641/2026-17

90. RECURSOS VINCULADOS E GARANTIAS CONTRATUAIS — MINUTA DO CONTRATO, 11.1.3, 11.1.3.1, 33.12.1 E 13.11.1

A subcláusula 11.1.3 da Minuta do Contrato (p. 46) aumenta a alíquota de Recursos Vinculados em 5 p.p. nos 5 últimos anos, e a 11.1.3.1 prevê que o montante 'será integralmente devolvido à Concessionária após o Ajuste Final de Resultados'. As subcláusulas 33.12.1 (p. 107) e 13.11.1 (p. 53), porém, mandam transferir o saldo remanescente das Contas da Concessão à Conta Única do Tesouro e encerrar as contas no processamento do ajuste. Não há indicação de qual conta recebe o acréscimo. Solicita-se esclarecer em qual conta o acréscimo é depositado, se ele fica segregado das demais compensações e em que momento e por qual Notificação é devolvido.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0090 do protocolo 50505.163641/2026-17

91. MULTAS E MARCOS DE EXECUÇÃO DE OBRAS — MINUTA DO CONTRATO 21.3, TABELA, E 21.5; PER VOL. II, TABELA 7

A tabela da subcláusula 21.3 da Minuta do Contrato (p. 79) prevê multa por 'Não cumprimento dos marcos das obras de implantação de (obras até 1 ano de duração): - Pista dupla', e o mesmo vale para faixas adicionais e contornos. O PER Vol. II (Tabela 7) só fixa o ano de conclusão das duplicações, sem duração. A subcláusula 21.5 (p. 81-82) aplica, nas hipóteses não discriminadas, multa de '10% do valor da obra' mais mora de 0,056% ao dia, até 50%. Isso gera incerteza relevante sobre a exposição a penalidades. Solicita-se esclarecer qual multa se aplica a obras de duplicação, faixas adicionais e contornos com mais de 1 ano de duração, e como se define a 'duração' da obra.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0091 do protocolo 50505.163641/2026-17

92. OBRAS DE ARTE ESPECIAIS E FATORES DE REEQUILÍBRIO — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, TABELA II, ITEM 23; PER VOL. II, TABELA 39 E TABELA 52

O item 23 da Tabela II do Anexo 5 atribui 0,02873% por unidade de OAE apenas na 116BBA. A Tabela 39 do PER Vol. II inclui na 116BBA 31 OAE novas ligadas a interseções (ex.: km 494,200 'Diamante'), além de 26 OAE de pista, e a Tabela 52 soma todas (62 un). A divergência pode duplicar o Fator D (interseção + OAE). Solicita-se confirmar se o item 23 se aplica apenas às OAE de pista (sentido Crescente/Decrescente) ou também às OAE integrantes de interseções e dispositivos.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0092 do protocolo 50505.163641/2026-17

93. FÓRMULA E UNIDADES DE CÁLCULO DO FATOR D — ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, 2.5.3, 4.2 E TABELA II, ITENS 17 E 50; PER VOL. I, 3.1.1 E PER VOL. II, TABELA 52

A Tabela I do Anexo 5 fixa percentuais 'Por km' e a Tabela II 'por km' ou 'unidade', mas a fórmula do item 2.5.3 não contém termo de quantidade, e o item 4.2 define o ano-base do CAT apenas para 'obras'. O PER Vol. I afere os parâmetros por faixa e por segmentos de 200 m ou 1 km. O item 17 da Tabela II, por exemplo, fixa 0,04500% por 'km' de faixa adicional em pista dupla, sem indicar o sentido, enquanto o item 50 especifica 'km de pista por sentido', e a Tabela 52 do PER Vol. II quantifica 192,040 km 'em ambos os sentidos' (96,02 km de rodovia), o que dobra ou reduz pela metade a base do Fator D/A. A lacuna impede calcular o Fator D. Solicita-se esclarecer: (i) se Doi e Dpj multiplicam a extensão (km) ou o número de unidades em desacordo; (ii) como se contam os km (de rodovia, por pista, por sentido ou por faixa) em pista dupla e marginais, inclusive no item 17 da Tabela II; e (iii) qual ano da Tabela IV se aplica ao CATj de parâmetro violado na fase de Manutenção.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0093 do protocolo 50505.163641/2026-17

94. DOCUMENTAÇÃO E REQUISITOS OPERACIONAIS DO PER — PER VOL. I, 4.10.3 – REQUISITOS E FERRAMENTAS E TABELA 4 – PRAZOS DE IMPLANTAÇÃO DO SIGACO

O item 4.10.3 do PER Vol. I (p. 105) exige a 'obtenção e apresentação à ANTT de documentação que comprove a certificação ISO 55001', sem prazo. A Tabela 4 (p. 106) fixa prazos apenas para as Fases 1 a 3 do SIGACO. Solicita-se informar o prazo para apresentar a certificação ISO 55001.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0094 do protocolo 50505.163641/2026-17

95. EXTENSÃO DOS TRECHOS E PARÂMETROS DO PER — PER VOL. II, ITEM 2.1, TABELA 2; ANEXOS DO CONTRATO ANEXO 13, TABELA 2

A Tabela 2 do PER Volume II (p. 7) informa "BR-116/BA 460,514 67,710" km de pista simples e dupla, e o total em pista dupla corresponde exatamente ao trecho 425,890–493,600. Já a Tabela 8 (p. 16) prevê "Adequação de Duplicação" no trecho "827,380 828,550 1,170", e a Tabela 2 do Anexo 13 (p. 85) classifica o TH55.1 com situação atual e final "2" (pista dupla). A divergência deixa indefinido se a obra é adequação de pista dupla existente ou duplicação, e o PER não define o escopo de "adequação de duplicação". Solicita-se confirmar a configuração atual do trecho entre os km 827,380 e 828,550 da BR- 116/BA e o escopo mínimo exigido para a adequação de duplicação.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0095 do protocolo 50505.163641/2026-17

96. CLASSIFICAÇÃO DE DISPOSITIVOS E INTERVENÇÕES — PER VOL. II, TABELA 18, TABELA 40 E TABELA 52; APÊNDICE G, ITEM H

A Tabela 18 do PER Volume II (p. 25) classifica o dispositivo do km 4,160 do Contorno de Feira de Santana como "Implantação", e a Tabela 52 (p. 53) o contabiliza entre as implantações ("8/1"). O Apêndice G (p. 112) descreve para o mesmo km a "ADEQUAÇÃO DE DISPOSITIVO EXISTENTE COM IMPLANTAÇÃO DE NOVA ALÇA", e a Tabela 40 (p. 40) prevê apenas o alargamento da OAE do km 4,144. A divergência altera o escopo a orçar. Solicita-se confirmar se a obrigação do km 4,160 é a implantação de diamante completo ou a adequação do dispositivo existente conforme a Figura 45 do Apêndice G.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0096 do protocolo 50505.163641/2026-17

97. APÓLICES DE SEGURO PARA ASSINATURA DO CONTRATO — EDITAL, 17.3, V; MINUTA DO CONTRATO, PARTE VII, 43.1, 43.5 E 43.10

O subitem 17.3.V do Edital (p. 31) exige "apólices de seguro, nos termos da Minuta do Contrato" como condição para a assinatura. A subcláusula 43.1 da Minuta (p. 115) exige seguros "Durante o Prazo da Concessão [...] nas condições estabelecidas pela ANTT, conforme regulamentação". A 43.5 (p. 116) remete os limites ao "maior dano provável", e a 43.10 conta a vigência "a partir da data da assinatura do Contrato". Não se sabe quais coberturas e valores devem ser apresentados antes da assinatura, nem qual regulamentação se aplica. Solicita-se esclarecer quais apólices e limites mínimos devem ser comprovados no prazo do subitem 17.3 e qual norma da ANTT os define.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0097 do protocolo 50505.163641/2026-17

98. DESCONTO DE REEQUILÍBRIO NO ÚLTIMO ANO — MINUTA DO CONTRATO, 23.5.3 E 8.4.2 E 8.4.4; ANEXOS DO CONTRATO, ANEXO 5, 2.6, 4.3 E TABELA IV

A subcláusula 23.5.3 do Contrato remete o Desconto e o Acréscimo de Reequilíbrio do último ano às regras específicas do Anexo 5. O Anexo 5 trata só do Desconto no último ano (item 2.6), e a Tabela IV não tem CAT para o ano 30, embora o Estoque de Melhorias possa ser requisitado a qualquer tempo (8.4.2) com 18 meses de prazo. A lacuna deixa sem recomposição as obras concluídas no último ano. Solicita-se esclarecer como será recomposta uma obra do Estoque, ou uma obra antecipada, concluída no 30º ano.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0098 do protocolo 50505.163641/2026-17

99. INTERVENÇÕES EM PONTOS CRÍTICOS — PER VOL. I, TABELA 3.1.2, ITENS 7 E 11, E 4.3.1

Os itens 7 e 11 da tabela 3.1.2 do PER Vol. I (pp. 19–20) exigem, até o 12º mês, intervenções nos 'Pontos Críticos (conforme Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia...)'. O item 4.3.1 (p. 100) não fixa prazo para esse relatório. Solicita-se informar o prazo de entrega do Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego e esclarecer se o Plano dos 100 Dias pode servir de base para os Pontos Críticos dos itens 7 e 11.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0099 do protocolo 50505.163641/2026-17

100. VEÍCULOS ISENTOS DE PEDÁGIO — MINUTA DO CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.2.3 E 19.2.4; PER VOLUME I, ITENS 3.4.5.2, 3.4.10.2 E 3.4.11.2

A Minuta do Contrato, subcláusula 19.2.3 (p. 63), relaciona os veículos que "terão trânsito livre no Sistema Rodoviário e ficam, portanto, isentos do pagamento de Tarifa de Pedágio": motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas moto, ambulâncias, veículos oficiais da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, próprios ou contratados de prestadores de serviço, e veículos do Corpo Diplomático. A subcláusula 19.2.4 estabelece que eventuais descontos concedidos pela Concessionária são de seu exclusivo critério, sem direito a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. O PER Volume I prevê a isenção apenas dos veículos de fiscalização da ANTT (item 3.4.10.2, p. 96) e da Polícia Rodoviária Federal (item 3.4.11.2, p. 97), e o item 3.4.5.2 (p. 90) prevê a arrecadação pelo Sistema de Livre Passagem (free flow). Nem o Contrato nem o PER tratam dos veículos da própria Concessionária e de suas contratadas, inclusive das empresas executoras das obras, utilizados exclusivamente na execução do objeto da Concessão (veículos leves, caminhões de carga e de transporte de materiais e equipamentos, entre outros), que circularão com frequência pelos pórticos durante as obras e a operação. Solicita-se: (i) confirmar se esses veículos estão sujeitos à cobrança da Tarifa de Pedágio; (ii) em caso negativo, informar o fundamento contratual e o procedimento de cadastro ou identificação desses veículos no Sistema de Livre Passagem; e (iii) em caso afirmativo, esclarecer se a não cobrança desses veículos pela Concessionária seria tratada como desconto nos termos da subcláusula 19.2.4 e se a respectiva tarifa integraria a Receita Bruta para fins de cálculo das obrigações contratuais que nela se baseiam.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0100 do protocolo 50505.163641/2026-17

101. VDMA E DADOS DE TRÁFEGO DO MEF — MEF, ABA "VOLUME"

O VDMA apresentado na aba "Volume" do MEF para o ano de 2022 não corresponde ao VDMA obtido por meio das pesquisas de tráfego disponibilizadas no relatório para o mesmo ano. Além disso, não identificamos, no material apresentado, a indicação da fonte desses dados. Nesse sentido, solicitamos esclarecer qual foi a fonte dos VDMAs utilizados no MEF, bem como, se possível, os critérios utilizados para sua obtenção e eventual compatibilização com os dados das pesquisas de tráfego, uma vez que estes volumes foram utilizados como VDMA de partida da concessão.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0101 do protocolo 50505.163641/2026-17

102. RELATÓRIO DE TRÁFEGO E PREMISSAS DOS ESTUDOS — EDITAL, ITEM 2.5.1; RELATÓRIO DE TRÁFEGO BR-116/BA, BR- 324/BA, ITENS 10.2 E 11.2 (TABELA 34) E ITEM 12 (TABELA 35)

O item 2.5.1 do Edital estabelece que os estudos disponibilizados pela ANTT foram elaborados "para fins exclusivos de precificação da Concessão". Entre esses estudos está o Relatório de Tráfego BR-116/BA, BR-324/BA. O item 11.2 do relatório (Tabela 34) indica que foram simulados cenários com tarifas quilométricas de R$ 0,09, R$ 0,11, R$ 0,13, R$ 0,15 e R$ 0,17. O item 12 (Tabela 35) relaciona as intervenções no sistema consideradas nos cenários futuros. O item 10.2 afirma que a alocação de viagens "foi realizada para todos os chamados cenários de alteração da demanda". O relatório, contudo, não apresenta as premissas específicas nem os resultados de cada cenário simulado. O relatório do Acórdão nº 2337/2026-TCU-Plenário registra, com base na Nota Técnica nº 37/2025 da ANTT, que os cenários com tarifas de R$ 0,15/km e R$ 0,17/km foram simulados e adicionados ao Modelo Econômico-Financeiro (§ 669). Sem os resultados de cada cenário, as Proponentes não conseguem identificar qual deles fundamenta os volumes de tráfego adotados no

Modelo Econômico-Financeiro, nem avaliar a sensibilidade da demanda às variações tarifárias, informação necessária à precificação a que se refere o item 2.5.1 do Edital. Diante disso, solicita-se esclarecer: (i) qual dos cenários simulados no Relatório de Tráfego corresponde aos volumes de tráfego adotados no Modelo Econômico-Financeiro disponibilizado com o Edital; e (ii) se a ANTT disponibilizará às Proponentes, nos termos do item 2.2 do Edital, os arquivos ou relatórios com as premissas e os resultados de cada cenário simulado, incluindo os volumes por ponto de cobrança e as estimativas de fuga.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0102 do protocolo 50505.163641/2026-17

103. REFORÇO DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS — PER VOL. I, ITENS 3.1.3, 3.2.8.1 E 3.2.8.2, H) E I); PER VOL. II, TABELA 10 E TABELA 40

A Tabela 40 do PER – Volume II classifica como 'Reforço' as OAEs dos km 523,112, 533,520, 591,209, 595,211, 597,872, 603,098 e 612,233 da BR-324/BA, situadas em segmento com implantação obrigatória de faixa adicional (Tabela 10). Solicita-se confirmar se, nos casos em que a implantação da faixa adicional com a seção do item 3.2.8.1 do Volume I for incompatível com a estrutura existente, a obrigação da concessionária compreende o alargamento, o alongamento ou a substituição da OAE, nos termos dos itens 3.1.3 e 3.2.8.2 do Volume I, independentemente da classificação 'Reforço' da Tabela 40.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0103 do protocolo 50505.163641/2026-17

104. LARGURA DAS FAIXAS E EXCEÇÕES DO PER — PER VOL. II, EXCEÇÃO B.1; PER VOL. I, 3.2.8.2, I)

A Exceção B.1 do PER – Volume II admite, entre os km 518 e 615 da BR-324/BA, a redução das larguras das novas faixas e/ou acostamentos sob viadutos existentes. Solicita-se esclarecer: (i) se a exceção se aplica também a passarelas existentes; (ii) quais as larguras mínimas admitidas para faixas e acostamentos interno e externo e se há extensão máxima para o trecho com redução; (iii) se a redução pode ser adotada para viabilizar a manutenção de OAEs classificadas como 'Reforço' na Tabela 40; e (iv) se a redução se aplica também às faixas de aceleração e desaceleração de dispositivos situados sob viadutos existentes.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0104 do protocolo 50505.163641/2026-17

105. PASSARELAS EXISTENTES E NOVAS IMPLANTAÇÕES — PER VOL. II, TABELA 42; PER VOLUME I, 3.2.8.2, E)

Nos locais em que a Tabela 42 do PER – Volume II prevê 'Implantação' de passarela na BR- 324/BA e já existe passarela que atende, ou pode ser adequada para atender, aos requisitos do item 3.2.8.2 e) do Volume I, inclusive a transposição das pistas previstas, solicita-se confirmar se a adequação da passarela existente atende à obrigação.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0105 do protocolo 50505.163641/2026-17

106. INTERSEÇÕES E PROJETOS DE ENGENHARIA — PER VOL. II, TABELA 18; PER VOL. I, 3.2.2

O PER – Volume II prevê interseções do tipo diamante sem rotatórias nos km 540,500, 542,500 e 544,240 da BR-324/BA (Tabela 18). Solicita-se confirmar se, atendidas as funções previstas para os dispositivos (movimentos de retorno e de acesso), é admitida tipologia distinta da indicada, nos termos do item 3.2.2 do Volume I, e quais critérios serão considerados nessa avaliação.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0106 do protocolo 50505.163641/2026-17

107. LIMITES DE TRECHOS HOMOGÊNEOS — PER VOL. II, TABELAS 53, 54 E 58

Na Tabela 53 do PER – Volume II, o trecho homogêneo TH01 da BR-324/BA inicia no km 518,700, enquanto os segmentos homogêneos (Tabela 58) e as velocidades diretrizes (Tabela 54) iniciam no km 518,030. Solicita-se confirmar o tratamento do segmento entre os km 518,030 e 518,700 quanto aos gatilhos volumétricos.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0107 do protocolo 50505.163641/2026-17

108. REMISSÃO ENTRE VOLUMES DO PER — PER VOL. II, 3.2.4.A; PER VOL. I, 3.2.8.1

O item 3.2.4.A do PER – Volume II remete ao 'item 3.2.9.1' do Volume I. Entende-se que a remissão correta é ao item 3.2.8.1. Solicita-se confirmar se o entendimento em questão se encontra correto.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0108 do protocolo 50505.163641/2026-17

109. CLASSIFICAÇÃO DE PASSARELAS COMO MELHORIAS — PER VOL. II, TAB. 42; PER VOL. I, 3.2.8.2, E) E F)

A Tabela 42 do PER – Volume II classifica como 'Melhoria' 10 passarelas da BR-324/BA. Solicita-se esclarecer: (i) se a melhoria de passarela existente compreende a adequação aos requisitos do item 3.2.8.2 e) do Volume I (acessibilidade, gabarito, telas e iluminação), sem ampliação da estrutura quando esta já transpuser as pistas existentes e previstas; e (ii) nos casos em que a rampa de acesso desembarcar entre a pista principal e via marginal existente ou prevista, se é admitida a travessia em nível da marginal, com dispositivos de segurança, em lugar da extensão da passarela.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0109 do protocolo 50505.163641/2026-17

110. DEPOSIÇÃO DE MATERIAL E PASSIVOS RODOVIÁRIOS — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 4.2.1, 4.2.2, 22.6.1, (I), E 22.6.2, (II); PER VOLUME I, ITEM 3.1.6 (TRABALHOS INICIAIS, PROCEDIMENTO 3); PER VOLUME II, TABELA 62

Foi identificada a deposição recente de volume expressivo de material aparentemente caracterizado como "bota-fora" na atual praça de pedágio da BR-324, em Simões Filho/BA. Solicita-se esclarecer se esse material será removido e destinado a local devidamente licenciado antes da assinatura do contrato de concessão. Caso contrário, solicita-se indicar as obrigações e os custos que deverão ser considerados pela Proponente para sua remoção, transporte e destinação final ambientalmente adequada.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0110 do protocolo 50505.163641/2026-17

111. POSTO DA PRF E OBRIGAÇÕES DA CONCESSÃO — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 7.4 E 8.3.3; PER VOLUME I, ITENS 3.2.8.1, A, B E H, 3.2.8.2, B, E 3.4.11.1; PER VOLUME II, ITEM 3.2.1, D (TABELA 10), ITEM 3.2.4, B.1, E TABELA 69

Recentemente foi erguido novo posto da Polícia Rodoviária Federal no município de Simões Filho/BA às margens da BR-324, aproximadamente à altura do km 598. Todavia, aparentemente não foi observado afastamento suficiente para a ampliação da via com a implantação da terceira faixa e demais elementos adicionais indicados no PER, tais como acostamento. Sendo assim, questiona-se acerca da possibilidade de previsão de estreitamento do taper de acesso e desenvolvimento ao mencionado posto, visando a manutenção da edificação.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0111 do protocolo 50505.163641/2026-17

112. VIADUTOS E RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL — PER VOLUME I, ITENS 3.1.3 (RECUPERAÇÃO, PROCEDIMENTOS 10 A 12, E TABELA DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO, ITEM 7), 3.2.8.1, A, B, II, E H, E 3.2.8.2, I; PER VOLUME II, ITEM 3.2.1, D (TABELA 10), ITEM 3.2.2, Q (TABELA 40), E ITEM 3.2.4, B.1

Os viadutos situados nos km 533+500, km 564+800, km 573+200, km 581+950, km 591+200, km 595+200, km 597+900, km 603+100, km 612+230, km 617+080 e km 618+060 da BR-324 possuem pilares próximos às bordas externas das vias inferiores, o que, a princípio, impediria a implantação da 3ª faixa nos padrões usuais. Contudo, o próprio PER (nos itens Vol. 1, 3.2.8.1, alínea "b", inciso "ii", e Vol. 2, 3.2.4, alínea "B") prevê expressamente a possibilidade de estreitamentos pontuais para essas situações, mediante a implantação de sinalização adequada e a supressão pontual dos acostamentos externos. Diante dessa previsão normativa no Edital/PER, entende-se que a demolição e reconstrução dos referidos viadutos não compõem o escopo contratual originário, tampouco foram contempladas na composição do CapEx do contrato. Está correto o nosso entendimento?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0112 do protocolo 50505.163641/2026-17

113. VIADUTOS E RESPONSABILIDADES DE INTERVENÇÃO — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 4.2.2 E 4.2.4; PER VOLUME I, ITENS 3.1.3 (TRABALHOS INICIAIS, PROCEDIMENTO 8; RECUPERAÇÃO, PROCEDIMENTOS 10 A 12; TABELA DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO, ITENS 3, 6 E 7), 3.2.8.1, B, I, E 3.2.8.2, I; PER VOLUME II, ITEM 3.2.2, Q (TABELA 40)

Identificou-se que os viadutos situados nos km 591+200, km 595+200, km 597+900, km 612+230 e km 618+060 possuem gabarito vertical inferior ao parâmetro mínimo estabelecido no PER. Tendo em vista que o PER originário e os estudos de viabilidade do contrato não especificaram obras de intervenção estrutural ou de rebaixamento de pista para a adequação de gabarito dessas OAEs pré-existentes, entende-se que tais correções não foram contempladas no escopo original das obras, tampouco na composição do CapEx contratual. Está correto o nosso entendimento?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0113 do protocolo 50505.163641/2026-17

114. IDENTIFICAÇÃO DOS PONTOS DE COBRANÇA — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, (CVIII), E 19.6.5; ANEXO 13 DO CONTRATO, ITEM 1, TABELAS 1 E 2; ANEXO 14 DO CONTRATO, ITEM 2.5, TABELA 1; PER VOLUME II, TABELAS 62 E 63

A Tabela 1 do Anexo 13 (p. 81) identifica os pontos de cobrança como "PP_01", "FF_02", "PP_03" e assim por diante; a Tabela 2 (p. 82) usa "FF1" a "FF12"; a Tabela 1 do Anexo 14 (p. 92) usa "P1" a "P12"; e a Tabela 63 do PER Volume II (p. 75) lista os pórticos "FF_1" a "FF_12", todos free flow. O prefixo PP não corresponde às praças a demolir da Tabela 62 do PER. Não há tabela de correspondência, e o VEQ de referência (Anexo 14) e o Trecho de Cobertura (Anexo 13) são definidos por ponto de cobrança, com efeito sobre a tarifa e sobre a compensação de demanda. Solicita-se confirmar a correspondência entre P1 a P12 do Anexo 14, os pontos da Tabela 1 do Anexo 13 e os pórticos FF_1 a FF_12 do PER Volume II.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0114 do protocolo 50505.163641/2026-17

115. CÓDIGOS SNV E LOCALIZAÇÃO DAS OBRAS — PER VOLUME II, TABELAS 6, 7, 8, 9, 10, 14, 21, 38, 40, 45, 46, 47, 48, 49 E 60, E APÊNDICES A (TABELA 57) E B (TABELA 58)

O PER Volume II localiza diversas obrigações apenas pelo código de segmento SNV, mas usa codificações que não coincidem entre as tabelas: (i) as Tabelas 46 e 48 (p. 47 e 49) atribuem acessos e pontos de ônibus ao segmento "324BBA0340 6 3º" e "324BBA0340 8 3º", código que aparece também nas Tabelas 38, 40 e 60, mas não na Tabela 57 (p. 61), que inicia a BR-324/BA em "324BBA0350 ENTR BR-101 (P/HUMILDES) 519,700 535,400 15,700"; (ii) a Tabela 7 (p. 16) prevê duplicação no segmento "116BBA0965 828,550 833,346 4,796", código também usado nas Tabelas 8, 21 e 45, que não consta das Tabelas 6 e 57 (p. 13 e 63), enquanto a Tabela 58 (p. 70) registra o mesmo intervalo como "TH55.2 BR-116/BA 116BBA0970 828,550 833,346 4,796"; (iii) a Tabela 45 (p. 46) prevê "BR-116/BA 116BBA0780 5 4º", "116BBA0792 3 5º" e "116BBA0915 1 6º", e a Tabela 47 (p. 48–49) traz os mesmos códigos e anos para pontos de ônibus, mas, pelas Tabelas 6 e 58, o segmento 116BBA0780 corresponde aos km 496,300– 521,300, duplicados no 3º ano (Tabela 7, p. 15); os anos indicados só coincidem com a numeração da Tabela 7, que dá a esse trecho o código 116BBA0770, e os segmentos 116BBA0791 e 116BBA0955 não constam das Tabelas 45 e 47, enquanto a Tabela 49 usa a numeração das Tabelas 6/58; e (iv) a Tabela 9 (p. 18) atribui ao segmento 116NBA1030 a faixa adicional "116NBA1030 3,840 5,722 1,882", e a Tabela 58 (p. 70) situa esse segmento em "TH67 BR-116/BA 116NBA1030 21,680 25,120", com divergências análogas nas Tabelas 10, 14 e 21 (p. 19-20, 23 e 27). A divergência impede identificar o trecho e o prazo de execução dessas obrigações. Solicita-se: (i) esclarecer a qual segmento SNV e intervalo de km corresponde o código 324BBA0340; (ii) confirmar se o código 116BBA0965 corresponde ao segmento 116BBA0970, entre os km 827,380 e 833,346; (iii) esclarecer qual codificação SNV prevalece nas Tabelas 45 a 48, e, (iv) confirmar se, havendo divergência entre o código SNV e o km indicados nas tabelas do PER Volume II, prevalece o km.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0115 do protocolo 50505.163641/2026-17

116. VEÍCULOS DE APOIO NAS BASES OPERACIONAIS — PER VOLUME I, ITEM 3.4.3.4; PER VOLUME II, TABELA 56 E APÊNDICES C (TABELA 59) E D (TABELA 65)

O item 3.4.3.4 do PER Vol. I (p. 78) diz que 'Nas BSOs deverão estar de prontidão os utilitários como guinchos leves'. A Tabela 59 do PER Vol. II (pp. 71–72) prevê 12 BSO/SAU e 5 guinchos leves. Solicita-se confirmar que a quantidade mínima é de 5 guinchos leves no total.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0116 do protocolo 50505.163641/2026-17

117. RESPONSABILIDADES SOBRE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 4.2.2, 4.2.4, 8.1.4, 8.4 E 22.3.1, (I); PER VOLUME I, ITENS 3.1.3 (TRABALHOS INICIAIS, PROCEDIMENTO 8, E TABELA DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO, ITEM 3) E 3.2.7

O PER, Volume I, estabelece a seguinte responsabilidade relacionada às Obras de Arte Especiais, Trabalhos Iniciais: "8. Aferição dos gabaritos de todos os viadutos, passagens inferiores, passagens subterrâneas e passarelas de pedestres, com implantação de sinalização de regulamentação e de advertência correspondente, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) em suas versões atualizadas." A partir de análise preliminar realizada pela Proponente, verifica-se que o atendimento a essa previsão poderá demandar a implantação ou adequação de outras obras além daquelas inicialmente consideradas no MEF e na composição do CAPEX. Nesse contexto, solicita-se esclarecer como serão avaliadas essas eventuais intervenções e, caso confirmada a necessidade de execução de obras adicionais, qual será o tratamento aplicável aos respectivos custos no âmbito do contrato, inclusive quanto à sua consideração no CAPEX?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0117 do protocolo 50505.163641/2026-17

118. ESTADO DAS OBRAS DE ARTE ESPECIAIS E RISCOS — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 4.1.1, 4.2.1 E 4.2.5; PER VOLUME I, ITEM 3.1.3 (TRABALHOS INICIAIS, PROCEDIMENTO 10)

O PER, Volume I, estabelece a seguinte responsabilidade relacionada às Obras de Arte Especiais, Trabalhos Iniciais: "9. Identificação das OAEs sob a responsabilidade de terceiros, não integrantes do sistema rodoviário concedido." Considerando que o dispositivo prevê a identificação das OAEs sob responsabilidade de terceiros e não integrantes do sistema rodoviário concedido, solicita-se confirmar o entendimento de que tais estruturas não estarão abrangidas pelas obrigações de intervenção, manutenção e conservação atribuídas à Concessionária, cabendo a esta apenas a sua identificação. Está correto nosso entendimento?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0118 do protocolo 50505.163641/2026-17

119. GARANTIA DE EXECUÇÃO E ASSINATURA DO CONTRATO — EDITAL, ITENS 1.5, 1.5.1, 8.1, 8.12 E 17.3, I; CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, (LIX), 1.4.1, 11.1, 11.1.2 E 19.6.3

O subitem 17.3.I do Edital (p. 30) exige a Garantia de Execução "nos termos da Cláusula 11 da Minuta do Contrato" antes da assinatura. A subcláusula 11.1 (p. 45) fixa R$ 644.685.431,28 em valores de janeiro de 2026, e a 11.1.2 manda atualizar pelo IRT. O IRT (Definição (lix), p. 10) toma o IPCA de "dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio", data que ainda não existe na assinatura. Para a Garantia da Proposta (8.12), o Edital fixa o mês de atualização. Solicita-se esclarecer se a Garantia de Execução apresentada na assinatura deve ser atualizada e, em caso afirmativo, qual o mês do IPCAi.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0119 do protocolo 50505.163641/2026-17

PROTOCOLO: 50505.163603/2026-56

Recebido em 14 de outubro de 2026 - 00:00:00

1. REEQUILÍBRIO POR REMOÇÃO OU REALOCAÇÃO DE INTERFERÊNCIAS — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 8.1.10(I) E 22.5.2(IV).

Considerando que a subcláusula 8.1.8(i) do Contrato prevê expressamente o direito da Concessionária de pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão dos custos de "remoção ou realocação de interferências infraestruturas não integrantes do Sistema Rodoviário que estejam irregulares na faixa de domínio ou quando o terceiro não tenha responsabilidade contratual pela sua remoção ou realocação", entendemos que a referência constante da subcláusula 22.5.2(iv), exclusivamente à subcláusula 8.1.8(ii), não afasta o direito ao reequilíbrio na hipótese prevista na subcláusula 8.1.8(i). Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. A subcláusula 8.1.8(i) do Contrato prevê expressamente o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão dos custos decorrentes da remoção ou realocação de interferências de infraestruturas não integrantes do Sistema Rodoviário que estejam irregularmente instaladas na faixa de domínio ou cuja remoção ou realocação não seja de responsabilidade contratual do terceiro. Por sua vez, a subcláusula 22.5.2(iv), ao tratar da alocação de riscos ao Poder Concedente, faz referência à hipótese prevista na subcláusula 8.1.8(ii). Essa referência, contudo, não afasta a previsão específica da subcláusula 8.1.8(i), que assegura a recomposição nas situações nela descritas.

3. ADEQUAÇÕES DE OAES PARA FAIXAS ADICIONAIS E PREVISÃO DE CAPEX — PER II: TABELAS DE OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE NA BR-324/BA; MEF: ORÇAMENTO REFERENCIAL DE CAPEX.

O PER prevê a implantação de faixas adicionais na BR-324/BA. Contudo, foram identificadas OAEs existentes, especialmente nos km 565, 582, 593, 595, 603 e 607, cuja configuração poderá exigir intervenções de adequação, ampliação, reforço estrutural, prolongamento ou substituição para viabilizar as obras previstas, sem que tais intervenções estejam expressamente identificadas no PER ou no MEF. Solicitamos esclarecer (i) se essas interferências foram identificadas e consideradas nos projetos e estudos de engenharia que fundamentaram o CAPEX de referência; (ii) se os respectivos custos de adequação, ampliação, reforço ou substituição das OAEs estão integralmente contemplados no orçamento referencial; e (iii) em caso afirmativo, quais rubricas, composições de custos e soluções de engenharia foram consideradas. Caso essas intervenções não tenham sido contempladas, entendemos que os custos adicionais necessários à sua execução poderão ensejar recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, observada a matriz de riscos contratual. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Esclarece-se que o entendimento não está correto. O item 3.1.3 do PER – Volume I estabelece a obrigação de adequação das Obras de Arte Especiais (OAEs) existentes aos parâmetros técnicos e de desempenho exigidos, inclusive nos trechos com previsão de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, independentemente de sua identificação individualizada nas tabelas do PER – Volume II.

Para os segmentos da BR-324/BA compreendidos entre os km 518 e 615, situados sob viadutos existentes, poderão ser propostas adequações às larguras das novas faixas de rolamento e/ou dos acostamentos, conforme previsto no item 3.2.4 do PER – Volume II, mediante justificativa técnica e adoção de medidas complementares de sinalização e segurança viária.

Caberá à Concessionária realizar os levantamentos e elaborar os projetos necessários ao atendimento das obrigações previstas no PER conforme descrito na cláusula 2.6 do Edital.

Nos termos da subcláusula 23.4.2(v) do Contrato, somente as obras e os serviços não previstos no PER poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal, desde que o respectivo risco não esteja alocado à Concessionária, observada a regulamentação da ANTT e a análise do caso concreto.

4. NOVA OAE NO KM 909,165 DA BR-116/BA — PER II: INTERVENÇÕES DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E DE OAES NA BR-116/BA.

O PER prevê a implantação de faixas adicionais em pista simples na BR-116/BA, entre os km 909,165 e 914,960, no sentido decrescente. Para o km 909,165, prevê, ainda, duas intervenções em OAEs: (i) alargamento e reforço no sentido decrescente, compatíveis com a implantação da faixa adicional; e (ii) implantação de nova OAE no sentido crescente, embora não esteja prevista duplicação nesse segmento. Entendemos que a previsão de implantação de nova OAE no km 909,165, sentido crescente, decorre de erro material, devendo ser retificada. Está correto o entendimento? Caso contrário, solicitamos esclarecer a justificativa técnica para a intervenção.

RESPOSTA:

Não, o entendimento não está correto. Considerando o histórico de acidentes graves registrados na ponte sobre o Rio Pardo, o segmento é caracterizado como Trecho Operacional Crítico. Nesse contexto, visando à mitigação dos riscos e ao aprimoramento das condições de segurança viária, está prevista a implantação de uma OAE no sentido crescente, com dimensões compatíveis com as obras de ampliação de capacidade estabelecidas na Tabela 9 do PER – Volume II. Para a OAE existente, sentido decrescente, estão previstas intervenções de alargamento e reforço estrutural.

As obras devem seguir os prazos máximos estabelecidos no PER – Volume II, garantindo o cumprimento do planejamento e a eficiência na implementação das intervenções, podendo a concessionária antecipar os prazos.

5. REVERSÃO DE FAIXAS DURANTE INTERVENÇÕES RODOVIÁRIAS — PER I: ITEM 3.2, NOTAS DE PROCEDIMENTOS PARA OBRAS.

O item 3.2 do Volume I do PER estabelece que, caso haja necessidade tecnicamente justificada de fechamento de mais de uma faixa de tráfego ou bloqueio total da pista, a medida deverá ser previamente submetida à aprovação da ANTT. Entendemos que a solução de reversão de faixas de rolamento poderá ser utilizada pela Concessionária, mediante prévia aprovação da ANTT, para minimizar os impactos das intervenções sobre os usuários. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

A Concessionária poderá propor a reversão temporária de faixas de rolamento durante a execução das obras, com o objetivo de minimizar os impactos sobre os usuários, desde que a solução seja tecnicamente justificada e previamente submetida à análise e aprovação da ANTT. Deverão ser observados os requisitos de segurança viária, sinalização e operação do tráfego, bem como as demais disposições aplicáveis do PER – Volume I, sem prejuízo das responsabilidades da Concessionária e dos prazos contratuais estabelecidos.

6. ESTUDOS GEOTÉCNICOS E CLASSIFICAÇÃO DE MATERIAIS DE ESCAVAÇÃO NO CAPEX — MEF: COMPOSIÇÕES DE CUSTOS E ORÇAMENTO REFERENCIAL DE CAPEX; PER I E PER II.

O orçamento referencial de CAPEX contempla volumes de escavação classificados como materiais de 1ª, 2ª e 3ª categorias. Considerando o impacto dessa classificação sobre os quantitativos, os custos de terraplenagem e o CAPEX do empreendimento, que compreende aproximadamente 653 km de extensão e diferentes formações geológicas e geotécnicas, solicitamos esclarecer: Quais estudos geológicos, investigações geotécnicas, campanhas de sondagem e projetos de engenharia fundamentaram a definição dos quantitativos e da distribuição dos volumes de escavação entre materiais de 1ª, 2ª e 3ª categorias considerados no MEF? Qual o nível de detalhamento dos estudos utilizados, incluindo a quantidade e a distribuição das sondagens ao longo do traçado e os critérios adotados para extrapolação dos resultados aos segmentos não investigados? Solicitamos indicar os documentos técnicos, relatórios ou memórias de cálculo disponibilizados aos licitantes que contenham as metodologias e premissas utilizadas para a classificação dos materiais e a estimativa dos respectivos volumes. Entendemos que os percentuais e quantitativos de materiais de 1ª, 2ª e 3ª categorias considerados no orçamento referencial correspondem às melhores estimativas disponíveis com base nos estudos e investigações realizados. Está correto o entendimento? Caso tais quantitativos decorram de estimativas

paramétricas ou premissas conceituais, solicitamos indicar os critérios utilizados para sua definição. Entendemos que eventuais divergências significativas entre as condições geológico-geotécnicas efetivamente encontradas em campo e aquelas consideradas nos estudos referenciais poderão ensejar recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, observada a matriz de riscos contratual. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Esclarece-se que os quantitativos de escavação de materiais de 1ª, 2ª e 3ª categorias considerados no Modelo Econômico-Financeiro (MEF) foram estimados com base nos estudos geológico-geotécnicos, levantamentos existentes e visitas de campo, cujas informações estão disponibilizadas no âmbito do Edital de Concessão.

Conforme a subcláusula 2.5.1 do Edital, os estudos e quantitativos possuem caráter referencial e não vinculativo, cabendo às Proponentes realizar suas próprias avaliações. Eventuais divergências deverão observar a matriz de riscos contratual, não ensejando, por si só, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

7. CUSTOS DE FORNECIMENTO E UTILIZAÇÃO DE ÁGUA NAS OBRAS — MEF: COMPOSIÇÕES DE CUSTOS E ORÇAMENTO REFERENCIAL DE CAPEX; PER I E PER II.

Não foram identificados, nas composições de custos do MEF disponibilizado, os custos específicos de fornecimento de água necessária à execução das obras, incluindo atividades de compactação de aterros, umidificação de materiais, controle de poeira e pavimentação. Considerando a extensão do Sistema Rodoviário e as possíveis restrições de disponibilidade hídrica ao longo dos trechos, solicitamos esclarecer: Entendemos que os custos de prospecção de fontes de água, obtenção de outorgas, licenciamento, captação, aquisição, bombeamento, transporte, reservação, distribuição e aplicação de água para fins construtivos não foram considerados especificamente nas composições de custos e no orçamento referencial disponibilizados. Está correto o entendimento? Caso esses custos tenham sido considerados, solicitamos indicar as composições orçamentárias, premissas de consumo, fontes de abastecimento, distâncias médias de transporte, custos unitários e despesas com licenças, autorizações e outorgas adotados. Foram identificadas, nos estudos de engenharia, ambientais ou econômico-financeiros, fontes de abastecimento de água consideradas aptas a atender às demandas construtivas do empreendimento? Em caso afirmativo, solicitamos indicar os respectivos documentos e premissas. Entendemos que os corpos hídricos situados na faixa de domínio ou por ela interceptados poderão ser utilizados pela Concessionária para abastecimento das obras, desde que observadas as exigências legais, ambientais e regulatórias aplicáveis. Está correto o entendimento? Em caso afirmativo, solicitamos esclarecer se os custos de utilização dessas fontes hídricas serão de responsabilidade da Concessionária, bem como se tais fontes foram consideradas nos estudos referenciais e a quem caberá obter as respectivas outorgas, licenças e autorizações. Caso não tenham sido consideradas fontes hídricas específicas, solicitamos esclarecer quais restrições de disponibilidade de água foram contempladas pelo Poder Concedente e de que forma essas premissas foram refletidas no orçamento referencial e no MEF.

RESPOSTA:

Esclarece-se que os custos referenciais das intervenções foram estimados com base nas premissas e metodologias do SICRO/DNIT, cujas composições consideram os equipamentos, as distâncias de transporte, os consumos e as condições operacionais aplicáveis à execução dos serviços.

A utilização de recursos hídricos para abastecimento das obras poderá ocorrer mediante captação em fontes disponíveis, inclusive em corpos hídricos situados na faixa de domínio ou por ela interceptados, desde que observadas as condições técnicas, ambientais e regulatórias aplicáveis e obtidas as autorizações e outorgas exigíveis.

Nos termos das subcláusulas 5.1.1(i)(a), 5.1.1(i)(e) e 5.1.2 do Contrato de Concessão e do item 5 do PER – Volume I, compete à Concessionária identificar e viabilizar as fontes de abastecimento necessárias à execução das obras, obter e manter vigentes as respectivas licenças, autorizações e outorgas, quando exigíveis, bem como arcar com os custos correspondentes.

Adicionalmente, será disponibilizado no âmbito do processo licitatório o Produto 3 – Relatório Socioambiental do EVTEA, que contempla informações relativas aos recursos hídricos, especialmente nos itens 4.1.7 e 4.1.8, sem que tais informações constituam indicação de fontes previamente autorizadas para abastecimento das obras.

Por fim, conforme os itens 2.5.1 e 2.6 do Edital, os estudos disponibilizados possuem caráter referencial e não vinculativo, cabendo às Proponentes avaliar as condições locais, as alternativas de abastecimento e os custos necessários ao cumprimento das obrigações previstas no PER, observada a matriz de riscos contratual.

8. QUANTITATIVOS DE TERRAPLENAGEM EM DISPOSITIVOS DE INTERSEÇÃO — PER II: TABELAS DE MELHORIAS DOS DISPOSITIVOS DE INTERSEÇÃO DA BR-324/BA; MEF: QUANTITATIVOS DE TERRAPLENAGEM.

O Volume II do PER prevê melhorias nos dispositivos localizados nos km 581+940, 595+220, 597+880, 601+280, 603+100, 605+900, 612+230, 614+800 e 617+075 da BR-324/BA. Embora o MEF contemple quantitativos relativos a essas intervenções, não foram identificados, na documentação disponibilizada pela ANTT, os respectivos projetos de engenharia. Solicitamos esclarecer como foram determinados os quantitativos de terraplenagem considerados no MEF para essas melhorias e se os projetos ou estudos técnicos que fundamentaram tais estimativas poderão ser disponibilizados aos licitantes.

RESPOSTA:

Informa-se que o Modelo Econômico-Financeiro (MEF), elaborado no âmbito do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), possui caráter meramente referencial, sendo desenvolvido com nível de detalhamento compatível com a etapa de estruturação do projeto.

Nesse contexto, os quantitativos de terraplenagem considerados para as melhorias dos dispositivos indicados no PER – Volume II foram estimados com base em premissas conceituais e metodologia de extrapolação de dados, considerando as características das intervenções previstas e as informações disponíveis, não tendo sido desenvolvidos projetos de engenharia específicos para cada dispositivo nessa etapa.

Ressalta-se que caberá à futura Concessionária, durante a elaboração dos projetos executivos, realizar os levantamentos e estudos necessários à definição das soluções de engenharia e ao dimensionamento dos quantitativos efetivos, assegurando o atendimento às obrigações e aos parâmetros estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia (PER).

9. PRORROGAÇÃO DO PRAZO PARA PEDIDOS DE ESCLARECIMENTO — EDITAL: ITENS 3.1 E 13.2, IV; ANEXO 22 (CRONOGRAMA).

Considerando a complexidade técnica do Programa de Exploração da Rodovia (PER), que abrange aproximadamente 653 km das rodovias BR-116/BA e BR-324/BA, incluindo intervenções de grande porte, como duplicações, faixas adicionais, vias marginais e Obras de Arte Especiais (OAEs), bem como a realização da Sessão Pública do Leilão em 18/12/2026, com entrega da Garantia da Proposta e da Proposta Econômica Escrita em 14/12/2026, solicitamos confirmar se a Comissão de Outorga, no exercício da prerrogativa prevista no item 13.2, IV, do Edital, prorrogará o prazo para apresentação de pedidos de esclarecimento, atualmente previsto para 14/10/2026, de modo a permitir que os interessados concluam suas análises técnicas e formulem propostas mais precisas e competitivas.

RESPOSTA:

Os prazos previstos no Edital não serão alterados. Os interessados deverão observar o cronograma estabelecido no Anexo 22 do Edital.

10. REEQUILÍBRIO POR INTERVENÇÕES EXTRAORDINÁRIAS EM OAES — CONTRATO DE CONCESSÃO: SUBCLÁUSULAS 8.1.5, 22.3.1(II) E 23.4.2(V); ANEXO 2 (PER), VOLUME I: ITEM 3.1.3.

Considerando que (i) existem OAEs no Sistema Rodoviário para as quais o PER não prevê intervenções específicas de reforço, alargamento ou reconstrução; (ii) essas estruturas deverão permanecer em operação ao longo dos 30 anos da Concessão; e (iii) eventuais alterações normativas poderão exigir dimensionamento para veículos de projeto superiores àqueles considerados à época de sua implantação, entendemos que intervenções extraordinárias não previstas no PER, que excedam as obrigações ordinárias de manutenção e cujo risco não esteja alocado à Concessionária, poderão ensejar

recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos da subcláusula 23.4.2(v). Está correto o entendimento? Adicionalmente, considerando a alocação à Concessionária dos riscos decorrentes de alterações e atualizações de Normas Técnicas, prevista na subcláusula 22.3.1(ii), solicitamos esclarecer se essa disposição abrange também intervenções de reforço ou reconstrução de OAEs existentes, não previstas no PER, que venham a ser necessárias exclusivamente em razão de novas exigências de dimensionamento estrutural.

RESPOSTA:

Nos termos da subcláusula 23.4.2(v) do Contrato, obras e serviços não previstos no PER poderão ensejar recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, desde que o risco correspondente não esteja alocado à Concessionária. A ausência de previsão específica de intervenção em determinada OAE, por si só, não caracteriza direito ao reequilíbrio, uma vez que permanecem aplicáveis as obrigações gerais de recuperação e reforço estrutural previstas no item 3.1.3 do PER – Volume I.

As intervenções decorrentes exclusivamente de alterações ou atualizações de Normas Técnicas são de responsabilidade da Concessionária, conforme a subcláusula 22.3.1(ii) do Contrato. Essa responsabilidade inclui eventuais reforços ou reconstruções de OAEs existentes necessários ao atendimento de novas exigências de dimensionamento estrutural, ainda que tais intervenções não estejam individualmente previstas no PER, não cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por esse motivo.

Assim, o tratamento contratual depende da causa da intervenção e da alocação do respectivo risco, e não apenas da existência ou ausência de previsão específica da obra no PER.

11. ESTUDOS ESTRUTURAIS E QUANTITATIVOS DE REFORÇO E ALARGAMENTO DE OAES — PER – VOLUME I, ITEM 3.1.3; PER – VOLUME II, TABELAS 39 E 40; MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO (MEF).

O item 3.1.3 do PER Volume I prevê a execução de reforços estruturais e alargamentos em Obras de Arte Especiais (OAEs). Por sua vez, as Tabelas 39 e 40 do PER Volume II relacionam determinadas intervenções em OAEs. Contudo, não foi possível identificar, entre os documentos disponibilizados, os estudos, inspeções, avaliações estruturais e memórias de cálculo que fundamentaram a definição dessas intervenções e de seus respectivos quantitativos. Diante disso, solicitamos esclarecer: quais estudos, inspeções, levantamentos cadastrais, avaliações estruturais, verificações de capacidade resistente e demais elementos técnicos subsidiaram a definição das intervenções de reforço e alargamento previstas no PER; se os respectivos relatórios técnicos, laudos, memórias de cálculo, modelos estruturais e demais documentos utilizados serão disponibilizados aos licitantes; para os alargamentos previstos, qual concepção estrutural foi considerada nos estudos referenciais, especialmente se foi prevista a ampliação das estruturas existentes ou a implantação de estruturas independentes e adjacentes; se os quantitativos e custos previstos no PER e no MEF contemplam integralmente as intervenções necessárias à adequação estrutural das OAEs, incluindo eventuais reforços em fundações, mesoestrutura, superestrutura, aparelhos de apoio, juntas e demais elementos associados; e caso as inspeções especiais, ensaios e avaliações estruturais realizados pela futura Concessionária identifiquem a necessidade de intervenções distintas ou substancialmente mais onerosas que aquelas consideradas no PER, se será admitida a revisão das soluções originalmente previstas, bem como a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando cabível.

RESPOSTA:

Esclarece-se que as informações cadastrais das Obras de Arte Especiais (OAEs) encontram-se disponibilizadas no sítio eletrônico da ANTT, na página do processo licitatório da BR-116/324/BA, no diretório “Estudos de Viabilidade > 2 – Cadastro Geral > Planilhas de Cadastro > Rodovia > 7. OAEs”, que contém as fichas cadastrais e os registros fotográficos das estruturas. Adicionalmente, a pasta “8 – Modelo Econômico-Financeiro” apresenta os dados cadastrais e os custos referenciais considerados nos estudos.

Ressalta-se que os estudos disponibilizados e o Modelo Econômico-Financeiro possuem caráter referencial e não vinculativo, cabendo à Concessionária realizar as inspeções, avaliações estruturais e demais levantamentos necessários, bem como elaborar os projetos e definir as soluções técnicas adequadas ao atendimento das obrigações previstas no PER – Volumes I e II.

Conforme estabelecido no item 3.1.3 do PER – Volume I, as intervenções de reforço e alargamento deverão contemplar todos os elementos estruturais necessários à adequação das OAEs aos parâmetros técnicos e de desempenho exigidos, inclusive aqueles não visíveis.

Quanto à possibilidade de revisão das soluções originalmente previstas, aplica-se o disposto na subcláusula 7.4 do Contrato, que admite soluções alternativas mediante aprovação da ANTT, desde que assegurado grau igual ou superior de funcionalidade e segurança viária, não cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência dessas alterações.

12. ESTUDOS E INTERVENÇÕES NA PONTE SOBRE O RIO PARAGUAÇU — PER – VOLUME I, ITEM 3.1.3; PER – VOLUME II, TABELAS 39 E 40; MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO (MEF).

O PER prevê intervenções de reforço estrutural e alargamento de Obras de Arte Especiais (OAEs). Nesse contexto, destaca-se a Ponte sobre o Rio Paraguaçu (BR-116/BA, km 495+265), estrutura originalmente construída na década de 1940 e que possui histórico de intervenções que alteraram suas características estruturais originais. Considerando a idade da estrutura, a complexidade inerente à avaliação de sua condição atual e as incertezas quanto à sua capacidade resistente remanescente, solicitamos esclarecer: quais estudos, inspeções, ensaios, avaliações estruturais, verificações de capacidade resistente e memórias de cálculo fundamentaram a definição das intervenções previstas para essa OAE; se os respectivos relatórios técnicos, laudos, modelos de cálculo, projetos conceituais e demais documentos que subsidiaram essa definição serão disponibilizados aos licitantes; se a solução de reforço e alargamento foi objeto de análise comparativa com alternativas de substituição parcial ou integral da estrutura e, em caso positivo, quais critérios técnicos, operacionais e econômicos fundamentaram a escolha da solução adotada; se os quantitativos e custos considerados no MEF contemplam integralmente todas as intervenções necessárias para viabilizar o reforço e o alargamento da estrutura existente, incluindo eventuais adequações em fundações, encontros, pilares, aparelhos de apoio, superestrutura e demais elementos associados; e caso os estudos, inspeções especiais, ensaios e avaliações estruturais desenvolvidos pela futura Concessionária demonstrem que o aproveitamento da estrutura existente não atende aos requisitos de segurança, desempenho, durabilidade ou economicidade exigidos para o período da concessão, se será admitida a adoção de solução alternativa, inclusive a substituição integral da OAE, sem que tal solução seja caracterizada como descumprimento das obrigações originalmente previstas no PER.

RESPOSTA:

Esclarece-se que as informações cadastrais e de inspeção das Obras de Arte Especiais (OAEs) existentes, incluindo a Ponte sobre o Rio Paraguaçu, encontram-se disponibilizadas no sítio eletrônico da ANTT, no diretório "Estudos de Viabilidade > 2 – Cadastro Geral > Planilhas de Cadastro > Rodovia > 7. OAEs".

As soluções de engenharia consideradas nos estudos de viabilidade, bem como os respectivos custos estimados, podem ser consultados nas abas "$OAEs" e "$Reforço OAEs" do Modelo Econômico-Financeiro (MEF).

Ressalta-se que os estudos e as informações disponibilizados possuem caráter referencial e não vinculativo, conforme disposto no item 2.5 do Edital, cabendo às Proponentes avaliar as condições do Sistema Rodoviário e à futura Concessionária realizar os levantamentos, inspeções e avaliações estruturais necessários à definição das intervenções e dos respectivos custos.

Quanto à possibilidade de adoção de soluções alternativas, aplica-se o disposto na subcláusula 7.4 do Contrato, que admite alterações mediante aprovação da ANTT, desde que assegurado grau igual ou superior de funcionalidade e segurança viária em relação à solução originalmente prevista, não cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência dessas alterações.

PROTOCOLO: 50505.161345/2026-73

Recebido em 09 de outubro de 2026 - 00:00:00

1. QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA — ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 6, TABELA IV, H; ITEM 7, TABELA V, A.

Entendemos que fundos de investimento estão dispensados da certidão negativa de pedido de falência, autofalência e recuperação judicial em seu próprio nome, devendo ser apresentadas as certidões exigidas da administradora e da gestora, quando aplicável. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada no Lote 5 de PR Vias (Edital nº 3/2025), no item 70 do Protocolo nº 50505.045835/2025-42. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto."

RESPOSTA:

Resposta: Sim, o entendimento está correto.

2. REGULARIDADE FISCAL, SOCIAL E TRABALHISTA — ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 8, TABELA VI.

Entendemos que, quando a Proponente for fundo de investimento, a regularidade fiscal, social e trabalhista deverá ser comprovada pela administradora e também pela gestora, caso possua. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada no Lote 5 de PR Vias (Edital nº 3/2025), no item 71 do Protocolo nº 50505.045835/2025-42. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto."

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto

3. HABILITAÇÃO – DECLARAÇÃO DE RESERVA DE CARGOS — ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 8, TABELA VI, G.

Entendemos que a declaração sobre reserva de cargos para pessoas com deficiência e reabilitados da Previdência Social poderá, no caso de fundos de investimento, ser apresentada pela sua gestora. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada no Lote 5 de PR Vias (Edital nº 3/2025), no item 108 do Protocolo nº 50505.045835/2025-42. A ANTT respondeu: "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."

RESPOSTA:

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) e/ou gestora(s) do fundo, podendo, portanto, a declaração de reserva de cargos para pessoa com deficiência e reabilitado da Previdência Social ser por ela(s) apresentada. Adicionalmente, o fundo de investimentos Proponente poderá apresentar, em caráter complementar, eventual declaração ou documento equivalente em seu nome.

4. PARTICIPAÇÃO DE CONSÓRCIOS E FUNDOS DE INVESTIMENTO — EDITAL: ITENS 5.7, 5.8 E 10.1.2(B); ANEXO 5, ITEM 14, TABELA XI, A; ANEXOS 12 E 14.

Entendemos que um fundo de investimento poderá ser indicado como líder do Consórcio, mediante o Termo de Compromisso de Constituição de SPE e as procurações previstas nos Anexos 12 e 14, mantidas as demais exigências de habilitação e representação do Edital. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 1 do Protocolo nº 50500.019225/2026-14. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto. Não há vedação à indicação de fundo de investimento como empresa líder de consórcio. Para tanto, é suficiente a apresentação do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico, nos termos do Anexo 5 do Edital, bem como das procurações previstas nos Anexos 14 e 12, que tratam, respectivamente, da nomeação da empresa líder e dos Representantes Credenciados."

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Não há vedação à indicação de fundo de investimento como empresa líder de consórcio. Para tanto, é suficiente a apresentação do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico, nos termos do Anexo 5 do Edital, bem como das procurações previstas nos Anexos 14 e 12, que tratam, respectivamente, da nomeação da Empresa Líder e dos Representantes Credenciados.

5. REPRESENTAÇÃO DE FUNDOS DE INVESTIMENTO — ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 6, TABELA IV, F.

Entendemos que o fundo de investimento poderá ser representado no certame pelo administrador ou pelo gestor, conforme os poderes previstos em seu regulamento registrado na CVM. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 26 do Protocolo nº 50505.031471/2026-02. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto."

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

6. HABILITAÇÃO JURÍDICA – REGISTRO NA CVM — ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 6, TABELA IV, C.

Entendemos que o registro do fundo na CVM poderá ser comprovado pela Ficha de Cadastro de Participantes e pelo Protocolo de Registro de Fundo de Investimento obtidos no site da CVM. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 23 do Protocolo nº 50505.031471/2026-02. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto. Basta a comprovação do registro do fundo de investimentos na Comissão de Valores Mobiliários, conforme previsto no item 6.C do Anexo 5, mediante a apresentação da Ficha de Cadastro de Participante e do Protocolo de Registro de Fundo de Investimento obtidos no site da CVM."

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Basta a comprovação do registro do fundo de investimentos na Comissão de Valores Mobiliários, conforme previsto no item 6.C do Anexo 5, mediante a apresentação da Ficha de Cadastro de Participante e do Protocolo de Registro de Fundo de Investimento obtidos no site da CVM.

7. HABILITAÇÃO JURÍDICA – COMPROVAÇÃO DO GESTOR — ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 6, TABELA IV, B.

Entendemos que a contratação do gestor poderá ser comprovada por sua indicação no regulamento do fundo e pela Ficha de Cadastro de Participantes emitida pela CVM, acompanhadas dos documentos que atestem a deliberação conjunta dos prestadores de serviços essenciais. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 25 do Protocolo nº 50505.031471/2026-02. A ANTT respondeu, em trecho pertinente: "A prova da contratação do gestor, exigida no item B, da Tabela IV, do item 6, do Anexo 5 ao Edital, poderá ser realizada por meio da indicação do gestor no regulamento do fundo de investimento e da apresentação da Ficha de Cadastro de Participantes emitida pela CVM, além de outros documentos que atestem a deliberação conjunta [...]".

RESPOSTA:

A prova da contratação do gestor, exigida no item B, da Tabela IV, do item 6, do Anexo 5 ao Edital, poderá ser realizada por meio da indicação do gestor no regulamento do fundo de investimento e da apresentação da Ficha de Cadastro de Participantes emitida pela CVM, além de outros documentos que atestem a deliberação conjunta dos prestadores de serviços essenciais.

8. HABILITAÇÃO JURÍDICA – QUALIFICAÇÃO PERANTE A CVM — ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 6, TABELA IV, G.

Entendemos que a qualificação da administradora e, se houver, da gestora, perante a CVM poderá ser comprovada pelos dados cadastrais na CVM e pelo respectivo Ato Declaratório publicado no Diário Oficial. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 27 do Protocolo nº 50505.031471/2026-02. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto. A apresentação dos dados cadastrais da administradora e/ou gestora do fundo junto a CVM, bem como o Ato Declaratório da CVM publicado em Diário Oficial atende a exigência do item 6, alínea "g", do Anexo 5 do Edital."

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. A apresentação dos dados cadastrais da administradora e/ou gestora do fundo junto a CVM, bem como o Ato Declaratório da CVM publicado em Diário Oficial atende a exigência do item 6, alínea "g", do Anexo 5 do Edital.

9. PASSIVOS AMBIENTAIS E MATRIZ DE RISCOS — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 22.6.1(I) E 22.6.3.

Entendemos que a subcláusula 22.6.1(i) atribui à Concessionária os encargos de prevenção, remediação e gerenciamento dos passivos ambientais preexistentes no sistema rodoviário, mas não disciplina a imputação de responsabilidade administrativa ou judicial pela geração desses passivos antes da Data da Assunção. Entendemos, ainda, que a subcláusula 22.6.1(i) não alcança os passivos ambientais preexistentes originados antes da Concessão e não inseridos no Sistema Rodoviário, inclusive áreas contaminadas localizadas em áreas de apoio, canteiros, jazidas e áreas desapropriadas, os quais constituem risco do Poder Concedente, e que os licenciamentos ambientais adicionais eventualmente exigidos em razão desses passivos observam o compartilhamento da subcláusula 22.6.3. Considerando o histórico de operação do sistema rodoviário por concessionária privada e os termos da cláusula em questão, entendemos que a futura SPE não será responsabilizada, sob a perspectiva ambiental (administrativa ou judicialmente), por ter dado causa a esses passivos. Eventual responsabilização por passivos ambientais preexistentes deverá ser apurada em face do antigo operador da rodovia, cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, caso surja alguma contingência dessa natureza e direito de regresso da ANTT contra o antigo operador, se o caso. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 9 do Protocolo nº 50500.019225/2026-14. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto. A subcláusula 22.6.1 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."

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. A subcláusula 22.6.1 esclarece que a Concessionária é responsável por realizar obras de recuperação e outras atividades relacionadas aos passivos existentes no Sistema Rodoviário, não estando relacionada à responsabilização administrativa ou judicial pela geração desses passivos em data anterior à assunção da rodovia, assunto alheio à competência da ANTT no tocante à gestão do Contrato. Quanto aos passivos ambientais relacionados às atividades rodoviárias, originados antes da Concessão e não inseridos no Sistema Rodoviário, aplica-se a subcláusula 22.6.2 (ii), que atribui ao Poder Concedente esse risco, devendo o enquadramento de cada caso ser verificado conforme as definições do Contrato, e os custos para cumprimento de condicionantes seguem o compartilhamento da subcláusula 22.6.3. Para os passivos existentes no Sistema Rodoviário, a Concessionária assume integral e exclusivamente o risco, não sendo causa de desequilíbrio econômico-financeiro, nos termos da subcláusula 22.6.1 (i).

10. LICENCIAMENTO AMBIENTAL – DOCUMENTAÇÃO EXISTENTE — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 5.1.3 E 5.6.1 A 5.6.4.

Considerando a sucessão nos processos de licenciamento relativamente ao antigo operador privado, solicitamos a disponibilização, ou a indicação dos meios de acesso, às licenças, processos administrativos e judiciais ambientais,

autos de infração, termos de ajustamento de conduta, termos de regularização e acordos judiciais relativos ao Sistema Rodoviário, com as condicionantes pendentes e as evidências de seu cumprimento.

RESPOSTA:

Esclarece-se que, nos termos das subcláusulas 5.1.3 e 5.6.1 a 5.6.4 da Minuta do Contrato, a Concessionária sucederá o operador anterior no processo de licenciamento ambiental existente, assumindo as condicionantes e demais obrigações relativas ao Sistema Rodoviário, independentemente de pendências no seu cumprimento prévio.

As informações disponíveis sobre os temas indicados, estão descritas no Capítulo 5 do Caderno de estudos socioambientais (Produto 3) e possuem caráter meramente referencial, nos termos do item 2.5.1 do Edital. O acesso a documentos adicionais, poderá ser solicitado diretamente aos órgãos competentes.

11. CONDICIONANTES AMBIENTAIS E SUPRESSÃO VEGETAL — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 5.1.3, 5.7.1.1 E 5.7.2.

Entendemos que o compartilhamento da cláusula 5.7 abrange as condicionantes previstas em autorizações de supressão de vegetação, inclusive a compensação pela supressão. Os custos de estudos, projetos e planos exclusivamente destinados ao cumprimento de condicionantes ambientais também poderão integrar a respectiva prestação de contas. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada no Lote 5 de PR Vias (Edital nº 3/2025), no item 111 do Protocolo nº 50505.047277/2025-50. A ANTT respondeu: "O entendimento está 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 submetidas à ANTT. O montante previsto na subcláusula 5.7.1 deve ser utilizado para o custeio dos dispêndios dos atos referidos na subcláusula 5.1.3, conforme estipulado pela subcláusula 5.7.1.1 e pelo compartilhamento do excedente nos termos da subcláusula 5.7.2."

RESPOSTA:

O entendimento está 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 submetidas à ANTT. O montante previsto

na subcláusula 5.7.1 deve ser utilizado para o custeio dos dispêndios dos atos referidos na subcláusula 5.1.3, conforme estipulado pela subcláusula 5.7.1.1 e pelo compartilhamento do excedente nos termos da subcláusula 5.7.2.

12. CONDICIONANTES AMBIENTAIS E REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 5.7, 22.5.2(III) E 22.6.3.

Entendemos que os custos adicionais de condicionantes ambientais decorrentes de alterações de projeto determinadas pela ANTT que configurem fato da administração ou alterem o escopo contratado serão reequilibrados integralmente. O compartilhamento ordinário permanecerá aplicável às alterações que apenas adequem os projetos às exigências legais e contratuais. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Caso as alterações nos projetos determinadas pela ANTT sejam enquadradas como fato da administração ou efetivamente alterem o escopo inicialmente contratado, os custos adicionais de condicionantes ambientais serão 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.

13. MATRIZ DE RISCOS – PRAZO DE NOTIFICAÇÃO — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 22.1.8(I) E (II).

Entendemos que o prazo de 2 anos para notificar o evento de risco à ANTT se inicia com o conhecimento efetivo de sua ocorrência pela Concessionária. Nosso entendimento está correto? Para eventos tempestivamente notificados com efeitos continuados, solicitamos esclarecer o marco de contagem do prazo de 5 anos para apresentação do pleito de reequilíbrio.

RESPOSTA:

Nos termos da subcláusula 22.1.8, os prazos de 2 (dois) anos para notificação do evento à ANTT são contados a partir da efetiva ocorrência do evento e não do momento em que a Concessionária toma conhecimento de sua ocorrência. Quanto aos eventos com efeitos continuados tempestivamente notificados, o prazo máximo de 5 (cinco) anos para a apresentação do pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, sob pena de preclusão, também tem como marco inicial a efetiva ocorrência do fato gerador.

14. REMOÇÃO DE INTERFERÊNCIAS E REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 8.1.8(I) E 22.5.2(IV).

Entendemos que a remissão da subcláusula 22.5.2(iv) apenas ao item 8.1.8(ii) não afasta o reequilíbrio previsto no item 8.1.8(i), após a conclusão da remoção ou realocação de infraestruturas não integrantes do Sistema Rodoviário que estejam irregulares na faixa de domínio ou quando o terceiro não tiver responsabilidade contratual pela intervenção. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. A remissão da subcláusula 22.5.2(iv) ao item 8.1.8(ii) refere-se especificamente ao risco de atrasos ou óbices decorrentes de interferências de terceiros regulares. Essa disposição não prejudica nem afasta o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro previsto no item 8.1.8(i) quanto aos custos de remoção ou realocação de infraestruturas nas hipóteses ali descritas, devendo a recomposição ser processada após a conclusão das intervenções e o atendimento às condições contratuais aplicáveis.

15. NOVAS TECNOLOGIAS E INVESTIMENTOS ADICIONAIS — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 22.5.1(V), 22.5.2(III) E 23.4.1.

Entendemos que a aquisição de novos equipamentos e a realização de investimentos não previstos, determinados pela ANTT para implementar nova tecnologia, não se confundem com simples alterações dos procedimentos de fornecimento de dados da subcláusula 22.5.1(v) e poderão ensejar reequilíbrio, conforme o enquadramento do evento na matriz de riscos. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Não, o entendimento não está correto. Nos termos da subcláusula 22.5.1 (v) do Contrato, a Concessionária assume integral e exclusivamente a responsabilidade 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 quando determinadas pela ANTT, as quais, caso ocorram, não serão consideradas causa de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

16. PARÂMETROS DE DESEMPENHO E PENALIDADES — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 8.2.2, 21.3.2, 22.5.1(I) E 22.5.2.

Entendemos que não serão aplicadas multas por descumprimento dos Parâmetros de Desempenho da Frente de Serviços Estruturais quando comprovadamente causado, de forma exclusiva, por risco alocado ao Poder Concedente, mediante apuração de responsabilidade. Nosso entendimento está correto, sem prejuízo do tratamento contratual do Desconto de Reequilíbrio?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 18 do Protocolo nº 50500.025337/2026-12. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto. As penalidades previstas nos termos da subcláusula 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."

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. As penalidades por descumprimento dos Parâmetros de Desempenho da Frente de Serviços Estruturais serão aplicadas apenas nos casos de descumprimento por motivos imputáveis à Concessionária ou por eventuais riscos por ela assumidos em conformidade com a matriz de risco contratual, mediante prévia apuração de responsabilidades, sem prejuízo da incidência do tratamento contratual relativo ao Desconto de Reequilíbrio, quando aplicável.

17. MATRIZ DE RISCOS E CADUCIDADE — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 22.7, 22.8 E 37.2.

Entendemos que a vedação à caducidade da subcláusula 37.2 alcança também as hipóteses de riscos residuais – que não foram especificamente alocados a nenhuma das partes e que serão partilhados – conforme cláusulas 22.7 e 22.8, observado o gatilho de 2% da Receita Tarifária Bruta Anual. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 43 do Protocolo nº 50500.025337/2026-12. A ANTT respondeu: "A limitação à decretação de caducidade estabelecida na cláusula 37.2 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."

RESPOSTA:

A limitação à decretação de caducidade estabelecida na cláusula 37.2 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.

18. FRAUDES NO PEDÁGIO ELETRÔNICO E COMPARTILHAMENTO DE RISCOS — CONTRATO: SUBCLÁUSULA 22.2.4(II) E (III); ANEXO 12 DO CONTRATO: ITENS 4.2 E 4.3.

Entendemos que a impossibilidade de notificar o usuário, quando decorrente de fraude comprovada que impeça sua identificação, não afasta o compartilhamento da subcláusula 22.2.4(ii), desde que os equipamentos e sistemas estejam regulares e sejam cumpridas as obrigações de comprovação e registro aplicáveis. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. A impossibilidade de notificação do usuário em razão de fraude comprovada que impeça sua identificação não afasta a aplicação do compartilhamento previsto na subcláusula 22.2.4(ii) da minuta do Contrato, desde que sejam observadas as condições contratuais aplicáveis, cabendo à Concessionária o ônus da comprovação dos fatos ensejadores do pleito.

19. PROCEDIMENTOS DO LEILÃO – ENVIO DE DOCUMENTOS — EDITAL: ITENS 6.1 E 6.11, COMUNICADO RELEVANTE Nº 1

Os itens 6.1 e 6.11 do Edital estabelecem o envio da documentação por meio da Plataforma de Leilões da B3. Por sua vez, o Comunicado Relevante nº 1 publicado pela ANTT faz referência ao recebimento de vias física e eletrônica.

Entendemos que a entrega dos documentos exigidos para participação no certame deverá ser realizada exclusivamente por meio eletrônico, via Plataforma de Leilões da B3, conforme previsto nos itens 6.1 e 6.11 do Edital, não sendo necessária a apresentação de vias físicas. Favor confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. A documentação exigida para participação no certame deverá ser encaminhada por meio eletrônico, via Plataforma de Leilões da B3, conforme previsto nos itens 6.1 e 6.11 do Edital. Ressalva-se, contudo, a hipótese prevista no item II da cláusula 8.4 do Edital, segundo a qual, caso a Garantia de Proposta seja apresentada na modalidade de fiança bancária, a respectiva Carta de Fiança Bancária deverá ser entregue presencialmente, em sua forma física original, até um dia útil antes da data da Sessão Pública do Leilão.

20. GARANTIA DE PROPOSTA — EDITAL: 8.10

O item 8.10 do Edital veda a inserção de disposições que excluam responsabilidades na garantia de proposta referente à participação na licitação, ressalvadas as excludentes previstas na legislação vigente. O seguro-garantia é atualmente regulamentado pela Circular SUSEP nº 662/2022, cujo art. 24 elenca os riscos que devem ser considerados excluídos da cobertura, sem prejuízo de outros negociados entre as partes. Sendo assim, entende-se que será admitida a apólice com exclusão dos riscos previstos no art. 24 da Circular SUSEP nº 662/2022 ou em outras hipóteses excludentes eventualmente previstas na legislação vigente. Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. O item 8.10 do Edital veda a inserção de cláusulas excludentes de responsabilidade do tomador relativas à participação no Leilão, ressalvando expressamente as exceções dispostas nos atos normativos da SUSEP quando se tratar de seguro-garantia. Dessa forma, são admitidas as hipóteses de exclusão de risco normativamente previstas, inclusive as elencadas no art. 24 da Circular SUSEP nº 662/2022.

21. TRABALHOS INICIAIS E ASSUNÇÃO DA CONCESSÃO — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 5.1.1, 5.1.1(I)(A) E (F), 5.2, 5.3 E 5.6.1.

Entendemos que as intervenções previstas para o primeiro mês de Concessão — Trabalhos Iniciais, recuperação emergencial, implantação da operação, implantação do sistema Free Flow e preparação dos projetos executivos e licenciamentos — estão amparadas pelas licenças e autorizações ambientais existentes, a serem transferidas à Concessionária no prazo de 1 mês contado da publicação do extrato do Contrato no DOU, não demandando a emissão de novas licenças específicas para sua execução, hipótese em que a obtenção de novas licenças somente seria exigível nos termos das subcláusulas 5.1.1(i)(a) e 5.3. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento está correto, uma vez que a execução dos serviços indicados encontra-se amparada pelas licenças e autorizações ambientais vigentes.

22. OBRAS DO PODER CONCEDENTE E TRANSIÇÃO — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 8.1.6 E 8.1.7; ANEXO 7 DO CONTRATO (TRANSIÇÃO A), ITENS 3.1 E 3.2; ANEXO 19 DO EDITAL, LETRA D

Considerando que a subcláusula 4.2.3 do Contrato prevê que as obras do Poder Concedente cujos contratos estejam em vigor quando da publicação do Edital e não tenham sido concluídas até a assinatura do Contrato deverão ser assumidas pela Concessionária na Data da Assunção, solicitamos esclarecer o tratamento aplicável aos 7 contratos de obras do DNIT atualmente em execução no trecho da Rota 2 de Julho, com saldo identificado de aproximadamente R$ 230 milhões e vigência até novembro de 2028. Entendemos que assumir os contratos e respectivas obras não concluídas até a data de assinatura do Contrato não envolve herdar eventuais passivos gerados, pleitos ou passivos do DNIT. Nosso entendimento está correto?

Favor indicar quais desses contratos deverão ser assumidos pela Concessionária nos termos da subcláusula 4.2.3 e quais, se houver, permanecerão sob execução e responsabilidade do DNIT ou do Poder Concedente, inclusive à luz da subcláusula 8.1.6.

RESPOSTA:

A subcláusula 4.2.3 do Contrato prevê a assunção, pela Concessionária, das obras do Poder Concedente não concluídas até a assinatura do Contrato, e não dos contratos em vigor, de modo que a Concessionária não sucede o DNIT nas obrigações, pleitos ou passivos decorrentes desses contratos, assumindo apenas as obras, e não os contratos. Quanto à identificação dos contratos, os itens 2.5 e 2.6 do Edital atribuem às Proponentes a responsabilidade pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, não tendo as informações disponibilizadas pela ANTT caráter vinculativo (item 2.5.1).Os trechos na situação da subcláusula 4.2.3 constarão do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, observado, quanto aos contratos em andamento, o disposto na subcláusula 8.1.6.

23. CRONOGRAMA DA FASE DE RECUPERAÇÃO — PER VOLUME I, ITEM 3 – FRENTES DA CONCESSÃO; MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO (MEF), ABA CAPEX, ITEM 1.2

O item 3 do PER Volume I estabelece que a fase de Recuperação se inicia com a conclusão dos Trabalhos Iniciais e se estende até o final do 5º ano de Concessão. Por outro lado, o Modelo Econômico-Financeiro apresenta investimentos classificados como "Recuperação do Sistema Rodoviário" distribuídos até o 8º Ano de Concessão. Entendemos que prevalece a definição do item 3 do PER Volume I, encerrando-se a fase de Recuperação ao final do 5º ano de Concessão, e que as referências ao 8º ano nas notas 2 e 4 do item 3.1.1 decorrem de erro material, devendo ser retificadas. Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, solicitamos esclarecer qual o marco efetivo de encerramento da fase de Recuperação e os prazos aplicáveis aos parâmetros de deformação permanente e de irregularidade longitudinal.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o entendimento não está correto. Conforme estabelecido no item 3.1.1 do PER – Volume I, os serviços relativos ao pavimento possuem cronograma específico, com a fase de Trabalhos Iniciais até o final do 24º mês da Concessão e a fase de Recuperação até o final do 8º ano, iniciando-se a fase de Manutenção no 9º ano. Para os demais elementos do Sistema Rodoviário, permanecem aplicáveis os prazos gerais, com Trabalhos Iniciais até o final do 12º mês e Recuperação até o final do 5º ano da Concessão.

Os parâmetros de deformação permanente e irregularidade longitudinal deverão observar os prazos e as metas estabelecidos na Tabela de Parâmetros de Desempenho do item 3.1.1 do PER – Volume I.

Para maior clareza, a redação do item 3 do PER – Volume I será ajustada, de modo a explicitar os períodos aplicáveis às fases de Trabalhos Iniciais e de Recuperação, observadas as particularidades dos parâmetros de pavimento e dos demais elementos do Sistema Rodoviário.

24. OBRIGAÇÕES DA FRENTE DE RECUPERAÇÃO — PER VOLUMES I E II; CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 8.1.1 E 8.1.4(I)

Entendemos que, confirmado o encerramento da Fase de Recuperação ao final do 5º Ano de Concessão, as obrigações de investimento da Frente de Recuperação devem estar integralmente definidas no PER quanto aos trechos que receberão intervenções e aos anos-limite de entrega, dado que o PER Volumes I e II não traz tal delimitação, e que a Concessionária está obrigada a realizar as obrigações de investimento constantes do PER nos prazos ali indicados. Nosso entendimento está correto? Em caso positivo, solicitamos que tais obrigações sejam devidamente detalhadas.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o entendimento não está correto. As obrigações da Fase de Recuperação estão estabelecidas no PER – Volume I por meio dos respectivos escopos, procedimentos, parâmetros de desempenho e prazos de atendimento, não sendo necessária a identificação individualizada de todos os trechos que demandarão intervenções.

Conforme previsto no item 3.1.1 do PER – Volume I, para os parâmetros de pavimento, a Fase de Trabalhos Iniciais se estende até o final do 24º mês da Concessão, seguida pela Fase de Recuperação, até o final do 8º Ano, e, posteriormente, pela Fase de Manutenção. Para os demais parâmetros de desempenho, os Trabalhos Iniciais deverão ser

concluídos até o final do 12º mês, a Fase de Recuperação até o final do 5º Ano e a Fase de Manutenção se estenderá até o término da Concessão.

Compete à Concessionária realizar os estudos, levantamentos e diagnósticos necessários à identificação e execução das intervenções que assegurem o atendimento aos parâmetros de desempenho e às demais obrigações estabelecidas no PER.

25. ANTECIPAÇÃO DE INVESTIMENTOS E MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA — EDITAL: ITENS 2.5, 2.6 E 11.3, I E III; CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 22.3.1(I) E 23.2

Entendemos que, caso a Fase de Recuperação se encerre ao final do 5º Ano de Concessão, conforme o item 3 do PER Volume I, haverá antecipação de desembolsos da Concessionária em relação ao perfil do MEF, com comprometimento da TIR média estimada, de modo que a modelagem econômica deve ser reavaliada pela ANTT, sob pena de a premissa do item 11.3, I, do Edital — segundo a qual a Proposta Econômica Escrita deve contemplar todos os investimentos, custos e despesas necessários à exploração da Concessão — não refletir o cronograma efetivo de obrigações. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Esclarece-se que o entendimento não está correto. Conforme previsto no PER – Volume I, a Fase de Recuperação deverá ser concluída até o final do 5º Ano de Concessão para os parâmetros de desempenho em geral, ressalvadas as disposições específicas aplicáveis ao pavimento, cuja recuperação se estende até o final do 8º Ano de Concessão.

Os prazos e as obrigações estabelecidos no PER deverão ser considerados pelas Proponentes na elaboração de suas propostas econômicas, nos termos do item 11.3, inciso I, do Edital. O Modelo Econômico-Financeiro (MEF) possui caráter referencial, não se sobrepondo às disposições contratuais e aos prazos estabelecidos no PER.

Assim, eventuais diferenças entre o cronograma de desembolsos estimado no MEF e aquele necessário ao cumprimento das obrigações contratuais não ensejam, por si só, a revisão da modelagem econômico-financeira pela ANTT ou a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, observada a matriz de riscos contratual, especialmente a subcláusula 22.3.1(i).

26. BENS DA CONCESSÃO E TRANSFERÊNCIA OPERACIONAL — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 22.4.1(III), 22.4.2(I) E 24.6; ANEXO 1 DO CONTRATO (TERMO DE ARROLAMENTO); ANEXO 7 DO CONTRATO (TRANSIÇÃO A)

Considerando as disposições contratuais aplicáveis à transferência dos bens e à assunção da operação, entendemos que: considerando que o Anexo 1 está em branco, o inventário dos bens a serem transferidos será disponibilizado antes da Data para Recebimento dos Envelopes;

o CCO existente, caso seja transferido, poderá ser utilizado como CCO provisório e, desde que atendidos os regulamentos da ANTT, como CCO definitivo;

a obrigação de sub-rogação prevista na subcláusula 24.6 alcança apenas os contratos necessários à continuidade do serviço concedido, não abrangendo contratos corporativos, de financiamento, de consultoria ou administrativos.

Estão corretos os entendimentos?

RESPOSTA:

Os bens a serem transferidos serão relacionados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens que será assinado na Data da Assunção da rodovia pela nova concessionária e poderá ser revisado em até 1 (um) ano nos termos da cláusula 4.2.1 do contrato de concessão. Não haverá disponibilização de versão prévia até a entrega Data de Recebimento dos Envelopes. Todas as informações disponíveis aos licitantes podem ser consultadas na página do processo licitatório da ANTT / Data Room. Esclarece-se que, sem prejuízo da publicação dos documentos disponíveis, as

Proponentes deverão realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita. Por fim, salienta-se que os estudos e dados fornecidos pelo Poder Concedente possuem caráter meramente referencial e não vinculativo

O CCO existente poderá ser utilizado pela nova concessionária se atendidas as especificações do PER e a regulamentação vigente da ANTT, tanto para o uso provisório como definitivo.

A subcláusula 24.6 da minuta do Contrato alcança todos os contratos entre a Concessionária e terceiros, sendo a sub-rogação exercida a critério do sub-rogatário.

27. ENCARGOS TRABALHISTAS E PROPOSTA ECONÔMICA — EDITAL: ITEM 11.3, X; CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 22.3.1(I), 22.3.2, 22.5.2(III) E 22.8; PER – VOLUME I, ITEM 3.4.3; PER – VOLUME II, TABELA 59

O item 11.3, X, do Edital determina que a proposta contemple os direitos trabalhistas 'vigentes na data de entrega das propostas'. Considerando a tramitação da PEC nº 221/2019, entendemos que: (i) se a Emenda for publicada após a Data para Recebimento dos Envelopes, o aumento de custos com mão de obra própria e contratada configurará alteração de encargos legais (22.3.2) ou fato do príncipe (22.5.2(iii)), com recomposição do equilíbrio, e não variação de custos (22.3.1(i)) nem risco residual sujeito à franquia de 2% (22.8); (ii) se publicada antes, a proposta deverá refletir apenas as etapas eficazes até a data de entrega; e (iii) o acréscimo de efetivo por posto necessário para manter os serviços ininterruptos do PER (item 3.4.3 do Volume I e Tabela 59 do Volume II), usualmente em escalas 12×36 cuja média de 42 horas supera o novo limite, constitui impacto direto da alteração legal, ainda que os quantitativos mínimos não se alterem.

Estão corretos os entendimentos?

RESPOSTA:

(i) Prejudicado, tendo em vista a publicação da Emenda Constitucional nº 141/2026 em 16/10/2026. (ii) e (iii) A Proposta Econômica Escrita deverá considerar todos os efeitos da Emenda Constitucional nº 141/2026, independentemente do disposto no seu art. 10 - I, nos prazos previstos para a sua eficácia, inclusive o dimensionamento do efetivo necessário à prestação ininterrupta dos serviços previstos no PER, não ensejando tais efeitos a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

28. EQUIPAMENTOS OPERACIONAIS E DIMENSIONAMENTO — PER – VOLUME II, TABELA 59; PER – VOLUME I, ITEM 3.4.3

Entendemos que as quantidades da Tabela 59 do PER – Volume II são mínimas e não exaurem a obrigação, cabendo à Concessionária dimensionar frota, bases e equipes em quantidade suficiente para cumprir os tempos máximos de chegada em toda a extensão do Sistema Rodoviário, inclusive com atendimentos simultâneos, e que o tempo de chegada compreende o tempo de acionamento da equipe pelo CCO. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. As quantidades da Tabela 59 do PER Volume II são mínimas, cabendo à Concessionária dimensionar frota, bases e equipes em quantidade suficiente para cumprir os tempos máximos de chegada em toda a extensão do Sistema Rodoviário, inclusive com atendimentos simultâneos (itens 3.4.3.3 a 3.4.3.5 do PER Volume I). O tempo de chegada é calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo ao local da ocorrência, compreendendo, portanto, o tempo de acionamento da equipe pelo CCO.

29. POSTOS DE PESAGEM VEICULAR — PER – VOLUME I, ITEM 3.1.7; PER – VOLUME II, TABELA 66

Entendemos que, estando os quatro Postos de Pesagem Veicular Fixos existentes classificados como "Demolir" na Tabela 66 do PER – Volume II, subsiste apenas o dever de guarda e conservação até a demolição, prevalecendo o prazo de demolição sobre o de reforma em 12 meses do item 3.1.7 do PER – Volume I, e que, caso exigida a operação, esta poderá ser automatizada e remota a partir do CCO, sem equipe presencial permanente. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Esclarece-se, que não existem Postos de Pesagem Fixos a serem demolidos no âmbito do projeto da Rota 2 de julho. Em razão disso, as informações contidas na Tabela 60 do Apêndice D do PER – Volume II devem ser desconsideradas pelos proponentes na formulação de suas propostas. O volume II do PER será revisado.

30. BASES DE SERVIÇOS OPERACIONAIS — PER – VOLUME I, ITEM 3.4.3; PER – VOLUME II (BSOS)

Entendemos que, para as BSOs existentes classificadas como "Reformar", aplicam-se os requisitos funcionais do PER — climatização, sanitários, fraldário, internet, pontos de recarga de veículos elétricos e estacionamento —, ficando dispensado o atendimento das áreas mínimas edificada de 220 m² e total de 2.000 m² quando houver restrição física do terreno existente. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

Conforme estabelecido no Volume I do PER, as BSOs/SAUs definitivas deverão possuir, obrigatoriamente, no mínimo 220 m² de área edificada e 2.000 m² de área total, englobando as seguintes unidades básicas: depósito, escritório, copa/refeitório, vestiários (feminino e masculino) e sanitários (feminino, masculino e para portadores de necessidades especiais), além das adequações quanto aos requisitos funcionais.

Os requisitos mínimos são aplicáveis a todas as BSOs/SAUs definitivas, incluindo as unidades existentes a serem adequadas ou ampliadas quanto aquelas a serem implantadas pela Concessionária. Caberá à Concessionária desenvolver as soluções de engenharia necessárias ao atendimento dessas exigências e submetê-las à aprovação prévia da ANTT.

31. INSTALAÇÕES DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL — PER – VOLUME I, ITENS 3.4.11 E 3.4.11.1

Entendemos que, entregues as edificações à PRF (item 3.4.11 do PER Volume I), não cabem à Concessionária a manutenção predial, a limpeza, a vigilância, o mobiliário, os eletrodomésticos e os materiais de consumo dessas unidades, subsistindo apenas a garantia de obra e a conexão de internet do Parâmetro Técnico 4 do item 3.4.11.1.

Está correto nosso entendimento?

A questão foi examinada no Processo Competitivo nº 1/2026 (Régis Bittencourt), no item 32. A ANTT respondeu: "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."

RESPOSTA:

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.

32. FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA DE VELOCIDADE — CONTRATO: SUBCLÁUSULA 15.14

A subcláusula 15.14 atribui à Concessionária a identificação dos usuários que excederem a velocidade permitida e os custos de postagem das infrações lavradas pela ANTT. Entendemos que será franqueado à Concessionária o acesso às bases da SENATRAN e, quando necessário, dos DETRANs, observada a LGPD, e que a postagem poderá ser cumprida por meio eletrônico quando admitido pela regulamentação de trânsito. Estão corretos os entendimentos?

RESPOSTA:

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.

33. ENERGIA ELÉTRICA E ILUMINAÇÃO — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 8.1.9 E 22.3.2; PER – VOLUME I

A subcláusula 8.1.9 do Contrato atribui à Concessionária os custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos.

Entendemos que: (i) essa obrigação não abrange pontos de iluminação pública em travessias urbanas cuja energia seja faturada aos Municípios, salvo transferência formal da respectiva unidade consumidora à Concessionária; (ii) eventual criação ou alteração de tributos ou encargos legais incidentes sobre a energia elétrica observará a subcláusula 22.3.2 do Contrato; e (iii) eventual atraso da distribuidora na conexão de pórticos, BSOs ou demais instalações não será imputável à Concessionária, desde que esta tenha adotado tempestivamente as providências sob sua responsabilidade. Estão corretos os entendimentos?

A questão foi examinada no Edital de Concessão nº 1/2026, no item 26 do Protocolo nº 50505.031639/2026-71. A ANTT respondeu: "A Concessionária será responsável somente pelos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos no Sistema Rodoviário, conforme previsto no PER."

RESPOSTA:

(i) Sim, o entendimento está correto. A obrigação da Concessionária abrange apenas os sistemas de energia e iluminação do Sistema Rodoviário previstos no PER e no Termo de Arrolamento, excluindo pontos de iluminação pública municipal não transferidos formalmente à Concessionária.

(ii) Não, o entendimento não está correto. A energia elétrica é um insumo das obras e serviços e, por isso, segue o regramento da subcláusula 22.3.1 (viii), que atribui à Concessionária o risco de alterações nos custos dos insumos, inclusive nos impostos e contribuições a eles aplicáveis, observado o Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo (Anexo 15).

(iii)O atraso da distribuidora na conexão de instalações operacionais não é imputável à Concessionária, eximindo-a de penalidades, desde que comprovada a adoção tempestiva das providências a seu cargo.

34. COMPARTILHAMENTO DE RISCOS DE PREÇOS DE INSUMOS — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 22.1.2, 22.8 E 22.8.2(I); ANEXO 15 DO CONTRATO

A subcláusula 22.1.2 prevê o compartilhamento dos efeitos extraordinários de eventos que impactem os preços de insumos, conforme a subcláusula 22.8, mediante caracterização baseada em tratamento estatístico.

Nesse contexto, favor esclarecer:

qual regulamentação da ANTT disciplina o tratamento estatístico referido na subcláusula 22.1.2(i) e se a variação extraordinária de insumo específico poderá ser apurada com base em série oficial própria, como a série de preços da ANP para o CAP 50/70;

se a apuração considerará como referência os preços da data-base de janeiro de 2026, inclusive para variações ocorridas até a Data para Recebimento dos Envelopes, ou se essas variações deverão ser integralmente precificadas na proposta;

se o limite previsto na subcláusula 22.8.2(i) será apurado por Ano de Concessão, sobre a Receita Tarifária bruta do respectivo período, conjuntamente com os demais riscos submetidos à mesma sistemática;

se o mecanismo alcança insumos empregados tanto nos investimentos quanto nas atividades de conservação e operação; e

como será compatibilizada eventual compensação prevista no Anexo 15 com o mecanismo da subcláusula 22.8, de modo a evitar dupla contagem.

Por fim, considerando que as intervenções de pavimento foram orçadas a preços de janeiro de 2026, favor esclarecer se a ANTT pretende atualizar os respectivos valores referenciais antes da entrega das propostas e, caso seja caracterizado evento extraordinário, quais mecanismos poderão ser utilizados para a correspondente recomposição econômico-financeira.

RESPOSTA:

A caracterização dos efeitos extraordinários de que trata a subcláusula 22.1.2, (i), da minuta do Contrato observará o tratamento estatístico a ser disciplinado em regulamentação específica da ANTT, que definirá, inclusive, as séries de referência admitidas. A apuração considerará como referência os preços da data-base de janeiro de 2026, inclusive para as variações ocorridas até a Data para Recebimento dos Envelopes. O limite da subcláusula 22.8.2, (i), será apurado por Ano de Concessão, sobre a Receita Tarifária bruta anual, considerando conjuntamente os riscos e efeitos listados na subcláusula 22.8.1. O compartilhamento alcança os insumos das obras e dos serviços previstos no PER, deduzidas as compensações eventualmente realizadas para o mesmo efeito nos termos do Anexo 15. O Edital não prevê a atualização dos valores referenciais antes da entrega das propostas. Os impactos que excederem o limite da subcláusula 22.8.2, (i), serão recompostos por um ou mais dos meios previstos na subcláusula 23.3.1.

35. OBRAS DE ARTE ESPECIAIS E ADEQUAÇÕES — PER – VOLUME I, ITEM 3.1.3; PER – VOLUME II, TABELAS 39 E 40

O item 3.1.3 do PER Volume I exige a adequação das OAEs localizadas em trechos sem obras de ampliação de capacidade e melhorias às dimensões adequadas da rodovia e ao trem-tipo TB-45, enquanto as Tabelas 39 e 40 do PER Volume II relacionam determinadas OAEs objeto de intervenção.

Entendemos que as Tabelas 39 e 40 não são exaustivas e que as demais OAEs existentes que não atendam ao trem-tipo TB-45 ou às larguras exigidas pelo PER também deverão ser adequadas pela Concessionária nos prazos previstos no item 3.1.3. Está correto o entendimento?

Em caso positivo, favor disponibilizar cadastro das OAEs existentes, com indicação daquelas que já atendem aos requisitos previstos no PER.

RESPOSTA:

O entendimento está correto. Conforme o item 3.1.3 do PER – Volume I, a Concessionária deverá realizar as intervenções necessárias à adequação das Obras de Arte Especiais (OAEs) existentes aos parâmetros técnicos e de desempenho estabelecidos no PER, incluindo o reforço estrutural para atendimento ao trem-tipo TB-45 e os alargamentos necessários à compatibilização com a largura da rodovia, observados os prazos previstos.

As Tabelas 39 e 40 do PER – Volume II não afastam as obrigações gerais estabelecidas no PER – Volume I, cabendo à Concessionária realizar as inspeções, avaliações estruturais e demais levantamentos necessários à identificação e à definição das intervenções aplicáveis.

Esclarece-se que as informações cadastrais das OAEs estão disponibilizadas no sítio eletrônico da ANTT, na pasta "2 – Cadastro Geral", subpasta "Planilhas de Cadastro", diretório "7 – OAEs", que contém as fichas cadastrais e os registros fotográficos das estruturas. Informações complementares encontram-se nas abas de cadastro do Modelo Econômico-Financeiro, disponibilizado na pasta "8 – Modelo Econômico-Financeiro".

Ressalta-se que os estudos e os dados disponibilizados possuem caráter referencial e não vinculativo, sendo responsabilidade da Concessionária verificar as condições efetivas das estruturas e executar as intervenções necessárias ao cumprimento das obrigações contratuais.

36. LIMITES DO SISTEMA RODOVIÁRIO E CONSERVAÇÃO — CONTRATO: SUBCLÁUSULA 4.1 (SISTEMA RODOVIÁRIO); PER – VOLUME I

Entendemos que as obrigações de conservação, operação e atendimento aos Parâmetros de Desempenho se limitam aos elementos integrantes do Sistema Rodoviário e à respectiva faixa de domínio, não abrangendo vias municipais ou estaduais além dos limites dos dispositivos de conexão com a rodovia concedida. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

As obrigações de conservação, operação e atendimento aos Parâmetros de Desempenho abrangem os elementos integrantes do Sistema Rodoviário concedido, incluindo pistas principais, vias marginais, acessos, alças, dispositivos de interconexão, Obras de Arte Especiais e demais bens sob responsabilidade da Concessionária.

As vias municipais ou estaduais que não integrem o Sistema Rodoviário concedido não estão sujeitas, como regra, às obrigações de conservação, operação e atendimento aos Parâmetros de Desempenho da Concessionária.

Ressalta-se, contudo, que os limites de responsabilidade não são definidos exclusivamente pela faixa de domínio, devendo ser considerados também os dispositivos de conexão e demais elementos integrantes da Concessão, bem como eventuais obrigações específicas de adequação de acessos, segurança viária e execução de obras previstas no PER e no Contrato.

37. SEGURANÇA VIÁRIA E REMOÇÃO DE OBSTÁCULOS — PER – VOLUME I, ITEM 3.1.2 (TRABALHOS INICIAIS, PROCEDIMENTO 18); CONTRATO: SUBCLÁUSULA 8.1.8

O procedimento 18 dos Trabalhos Iniciais, previsto no item 3.1.2 do PER Volume I, prevê a remoção de obstáculos rígidos localizados a menos de 4 metros da borda externa do acostamento.

Entendemos que essa obrigação poderá ser atendida mediante remoção, afastamento ou implantação de dispositivo de contenção adequado, conforme a solução técnica aplicável, e que eventual remanejamento de postes ou outras estruturas pertencentes a terceiros observará o regime contratual aplicável às interferências. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Esclarece-se que o entendimento está parcialmente correto. O procedimento 18 dos Trabalhos Iniciais, previsto no item 3.1.2 do PER – Volume I, deverá ser atendido observadas as condições estabelecidas no PER e as normas técnicas de segurança viária aplicáveis.

Nos termos da subcláusula 7.4 do Contrato, poderão ser admitidas soluções alternativas à remoção dos obstáculos rígidos, incluindo seu afastamento ou a implantação de dispositivos de contenção adequados, desde que tecnicamente justificadas, aprovadas pela ANTT e assegurado grau igual ou superior de funcionalidade e segurança viária, sem direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência dessas alterações.

Quanto aos postes e demais estruturas pertencentes a terceiros, eventual remoção ou realocação deverá observar o disposto na subcláusula 8.1.8 do Contrato, inclusive quanto à responsabilidade pelos custos e às hipóteses específicas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Em qualquer hipótese, deverão ser observados os prazos e os requisitos de segurança viária estabelecidos no PER.

38. VÍCIOS CONSTRUTIVOS OCULTOS — CONTRATO: SUBCLÁUSULA 22.4.2(I)

A subcláusula 22.4.2(i) atribui ao Poder Concedente o risco relativo a vícios construtivos ocultos associados ao Sistema Rodoviário e aos Bens da Concessão.

Entendemos que eventual insuficiência hidráulica ou deficiência estrutural de bueiros e demais Obras de Arte Correntes existentes, não identificável por meio das diligências ordinariamente possíveis antes da Data da Assunção, poderá ser caracterizada como vício construtivo oculto para fins da referida subcláusula. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

A eventual insuficiência de capacidade hidráulica dos bueiros existentes não caracteriza, por si só, vício construtivo oculto, considerando que o item 3.1.4 do PER – Volume I estabelece obrigações de recuperação, complementação e aumento da eficiência dos dispositivos de drenagem, bem como de recomposição ou substituição das Obras de Arte Correntes (OACs), observada a verificação da capacidade hidráulica do sistema existente.

Adicionalmente, os itens 2.5 e 2.6 do Edital estabelecem a responsabilidade das Proponentes pela avaliação das condições do Sistema Rodoviário e das informações necessárias à elaboração de suas propostas.

Eventual enquadramento como vício construtivo oculto deverá observar os requisitos e as exceções previstos na subcláusula 22.4.2(i) do Contrato de Concessão, não sendo a ausência de identificação específica dos bueiros no PER suficiente para caracterizar tal hipótese ou assegurar, por si só, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Ressalta-se que situações decorrentes de alterações supervenientes nas bacias de contribuição promovidas por terceiros deverão ser avaliadas conforme a matriz de riscos contratual, observadas as disposições dos Capítulos 22 e 23 do Contrato.

39. DRENAGEM E MANUTENÇÃO — PER – VOLUME I, ITEM 3.1.4; CONTRATO: CLÁUSULA 8 (REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO)

O item 3.1.4 do PER Volume I prevê, entre as atividades de Manutenção, o acompanhamento da demanda das bacias hidrológicas.

Entendemos que eventual necessidade de ampliação ou adequação dos dispositivos de drenagem decorrente de alterações das bacias de contribuição promovidas por terceiros após a Data da Assunção, comprovados o nexo causal e o respectivo impacto econômico-financeiro, observará o regime de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previsto no Contrato. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Nos termos do item 3.1.4 do PER – Volume I, compete à Concessionária acompanhar a demanda das bacias hidrológicas e realizar as intervenções necessárias à recuperação, complementação e adequação dos dispositivos de drenagem, de modo a assegurar a segurança do Sistema Rodoviário e o atendimento aos parâmetros de desempenho estabelecidos.

Eventuais intervenções adicionais decorrentes de alterações nas bacias de contribuição promovidas por terceiros após a Data da Assunção deverão ser devidamente comprovadas, mediante demonstração do nexo causal e dos respectivos impactos, e submetidas à análise da ANTT.

A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do enquadramento do evento na matriz de riscos contratual, observadas as disposições dos Capítulos 22 e 23 do Contrato de Concessão, especialmente as subcláusulas 22.7, 22.8 e 23.1, quando aplicáveis.

Assim, alterações promovidas por terceiros não ensejam, por si só, direito automático à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, devendo cada situação ser avaliada conforme a alocação de riscos e os procedimentos contratuais aplicáveis.

40. REFORMA TRIBUTÁRIA E PROPOSTA ECONÔMICA — CONTRATO: SUBCLÁUSULA 22.3.2; EDITAL: ITEM 11.3

Considerando que a Proposta Econômica Escrita será apresentada em 14 de dezembro de 2026, favor esclarecer qual sistemática tributária deverá ser considerada pelas Proponentes durante o período de transição da Reforma Tributária.

Entendemos que: (i) os custos deverão ser calculados de acordo com a sistemática tributária aplicável na Data para Recebimento dos Envelopes; (ii) alterações posteriores na carga tributária incidente sobre bens, serviços, insumos e mão de obra contratada, inclusive em razão da implementação da CBS e do IBS, observarão a alocação de riscos da

subcláusula 22.3.2; e (iii) a apuração dos respectivos impactos considerará os créditos tributários efetivamente aproveitáveis pela Concessionária. Estão corretos os entendimentos?

Favor esclarecer, ainda, qual metodologia será utilizada para apuração e recomposição desses impactos durante o período de transição.

RESPOSTA:

(i) Sim. Para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente, consideram-se os tributos exigíveis na data da Proposta Econômica Escrita, observada a premissa do item 11.3, II, do Edital. (ii) O entendimento está parcialmente correto. As alterações de tributos decorrentes da Reforma Tributária observarão a subcláusula 22.3.2 da minuta do Contrato, ressalvadas a legislação referente ao imposto sobre a renda e as alterações de tributos incidentes sobre os insumos, inclusive serviços e mão de obra contratados para o atendimento do PER, que constituem risco da Concessionária, nos termos da subcláusula 22.3.1, (viii). (iii) Sim. O impacto direto será apurado considerando os créditos tributários aproveitáveis pela Concessionária. A recomposição dos impactos sobre a receita dar-se-á pelo Fator C, nos termos da subcláusula 23.4.2, (ii), e do Anexo 6, e a dos demais, pelos meios previstos na subcláusula 23.3.1.

41. ISSQN E REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO — CONTRATO: SUBCLÁUSULA 22.3.2

Entendemos que eventual alteração superveniente da legislação aplicável ao ISSQN incidente sobre obras de construção civil, inclusive quanto à possibilidade de dedução de materiais, observará a alocação de riscos prevista na subcláusula 22.3.2 do Contrato, tratando-se de risco alocado ao Poder Concedente. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Eventual alteração da legislação do ISSQN incidente sobre os serviços necessários à execução das obras e serviços previstos no PER, inclusive quanto à possibilidade de dedução de materiais da base de cálculo, enquadra-se, em princípio, na hipótese específica de risco prevista na subcláusula 22.3.1, inciso (viii), por representar alteração tributária com reflexos nos custos de execução das intervenções, cabendo à Concessionária suportar seus efeitos, observada a aplicação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, quando atendidas as respectivas condições contratuais.

42. REIDI E BENEFÍCIOS TRIBUTÁRIOS — EDITAL: ITEM 11.3, VIII; CONTRATO: SUBCLÁUSULA 22.3.2

O item 11.3, VIII, do Edital determina que a Proposta Econômica Escrita considere os benefícios do REIDI desde a licitação até o término do Prazo da Concessão.

Entendemos que: (i) eventual não concessão, limitação, supressão ou redução do benefício decorrente de alteração legislativa ou regulamentar posterior à apresentação da proposta observará a alocação de riscos da subcláusula 22.3.2; (ii) eventual não habilitação ou perda do benefício por fato imputável à Concessionária permanecerá sob sua responsabilidade; e (iii) eventual atraso na habilitação decorrente exclusivamente da atuação dos órgãos competentes, desde que a Concessionária tenha adotado tempestivamente as providências sob sua responsabilidade, não será a ela imputável, mantendo-se, portanto, o direito da Concessionária a eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Estão corretos os entendimentos?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Quanto ao item (i), alterações legislativas ou regulamentares posteriores à Proposta Econômica Escrita que afetem o REIDI são risco do Poder Concedente, nos termos da subcláusula 22.3.2, desde que o impacto direto na Concessão seja comprovado. Quanto ao item (ii), a obtenção e a manutenção do benefício dependem do cumprimento das exigências legais pela Concessionária, de modo que eventual não habilitação ou perda do incentivo por razões a ela imputáveis não gera direito a reequilíbrio econômico-financeiro. Quanto ao item (iii), somente haverá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso o atraso decorra de hipótese de risco

assumido ou compartilhado pelo Poder Concedente, na forma da cláusula 22 do Contrato, cabendo à Concessionária comprovar o atendimento tempestivo das providências sob sua responsabilidade.

43. LICENÇAS E AUTORIZAÇÕES NA ASSUNÇÃO — CONTRATO: CLÁUSULA 4 (BENS DA CONCESSÃO), SUBCLÁUSULA 5.2; ANEXO 1 DO CONTRATO (TERMO DE ARROLAMENTO)

Favor informar quais licenças e autorizações estarão vigentes e passíveis de transferência à nova Concessionária na Data da Assunção, bem como quais condicionantes, pendências, autos de infração, embargos, compromissos e processos administrativos ou judiciais permanecerão sob sua responsabilidade.

RESPOSTA:

A identificação das licenças e autorizações efetivamente vigentes e passíveis de transferência na Data da Assunção, bem como das respectivas condicionantes, pendências, autos de infração, embargos, compromissos e processos administrativos ou judiciais, depende de levantamento atualizado junto à concessionária anterior, à ANTT e aos órgãos ambientais competentes. A minuta contratual estabelece a regra de sucessão e a alocação das obrigações, mas não apresenta a relação individualizada desses documentos e processos.A minuta contratual estabelece que a nova Concessionária sucederá o operador anterior nos processos de licenciamento ambiental existentes, assumindo as condicionantes e demais obrigações relativas ao Sistema Rodoviário, inclusive aquelas cujo cumprimento apresente pendências na Data da Assunção.

Nos termos da cláusula 5.1.1, estão abrangidas as licenças e autorizações necessárias à execução das obras previstas no PER, bem como todas as licenças necessárias à operação da Concessão. A cláusula 5.2 prevê, ainda, a transferência de titularidade das licenças e autorizações ambientais existentes relativas ao Sistema Rodoviário, assim como dos Termos de Compromisso de Regularização Ambiental e/ou Licenças de Operação que tenham objetivado a regularização ambiental da rodovia. Ja a cláusula 5.6.1 estabelece

quanto às obrigações que serão assumidas, prevendo que a Concessionária sucederá o operador anterior no processo de licenciamento ambiental existente, assumindo todas as condicionantes e quaisquer outras obrigações relativas ao Sistema Rodoviário, independentemente de pendências no seu cumprimento prévio. A obrigação compreende, nos termos das cláusulas 5.6.3 e 5.6.4, o cumprimento das condicionantes definidas nos processos de licenciamento e nas decisões judiciais relacionadas, inclusive por meio de obrigações de fazer ou de pagar, bem como os respectivos dispêndios.

44. DUPLICAÇÃO – ÁREAS DE APOIO ÀS OBRAS — EDITAL: ITENS 2.5 E 2.6; PER – VOLUME II (DUPLICAÇÃO)

Favor esclarecer se os estudos de duplicação consideraram as áreas de apoio necessárias às obras, incluindo canteiros, jazidas, bota-foras, usinas e acessos. Em caso positivo, favor disponibilizar o respectivo inventário georreferenciado, caso existente.

RESPOSTA:

Esclarece-se que os estudos referenciais de duplicação consideraram premissas relativas às áreas de apoio necessárias à execução das obras. As informações referentes a jazidas, canteiros e usinas, incluindo as referências utilizadas para estimativa das distâncias médias de transporte (DMT), encontram-se disponíveis na aba “DMT” do Modelo Econômico-Financeiro (MEF), disponibilizado no sítio eletrônico da ANTT, na pasta “8 – Modelo Econômico-Financeiro”.

Ressalta-se que essas informações possuem caráter referencial e não vinculativo, conforme disposto no item 2.5.1 do Edital, não constituindo definição obrigatória das áreas de apoio ou das soluções executivas a serem adotadas.

Compete à Concessionária, no âmbito do planejamento e desenvolvimento dos projetos executivos, identificar e avaliar as áreas de apoio necessárias, incluindo jazidas, canteiros, bota-foras, usinas e acessos, bem como obter as licenças e autorizações pertinentes, observadas as subcláusulas 5.1.1(i)(a), 5.1.1(i)(d) e 5.1.2 do Contrato.

Adicionalmente, nos termos do item 2.6 do Edital, cabe às Proponentes realizar suas próprias avaliações quanto às condições de execução das obras e aos custos associados.

45. LICENCIAMENTO AMBIENTAL – ÓRGÃOS E PROCEDIMENTOS — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 5.1.1, 5.1.3 E 5.3; PER – VOLUME I, ITEM 2.3 (PROGRAMA AMBIENTAL)

Favor informar os órgãos competentes e os procedimentos de licenciamento previstos para as intervenções no Sistema Rodoviário, especialmente nas interfaces entre IBAMA, INEMA, Municípios e demais órgãos intervenientes, inclusive quanto à possibilidade de simplificação, faseamento ou priorização dos licenciamentos.

RESPOSTA:

O rito de licenciamento está descrito no Capítulo 5 do Caderno de Estudos Socioambientais (Produto 3), que será disponibilizado no site da ANTT, dentro dos Estudos de Viabilidade do Processo de Licitação. Ressalta-se que as informações possuem caráter meramente referencial e não vinculativo, nos termos do item 2.5.1 do Edital.

Esclarece-se que, nos termos das subcláusulas 5.1.1 e 5.1.2 da Minuta do Contrato, cabe à Concessionária obter, renovar e manter vigentes as licenças e autorizações necessárias, adotando as providências exigidas pelos órgãos competentes, nos termos da legislação vigente. A definição do órgão licenciador e do procedimento aplicável a cada intervenção decorre da legislação em vigor, considerando a natureza, o porte e a localização da intervenção, devendo a Concessionária consultar os órgãos competentes, sobretudo para eventual revisão de licenças existentes ou abertura de novos processos, conforme a subcláusula 5.6.5.

46. PASSIVOS E RESTRIÇÕES SOCIOAMBIENTAIS — PER – VOLUME I, ITEM 2.3 (PROGRAMA AMBIENTAL); EDITAL: ITENS 2.5 E 2.6

Favor informar se existe inventário de passivos ou restrições ambientais, arqueológicas, culturais e sociais que possam impedir, restringir ou atrasar a execução das obras previstas no PER, com indicação das respectivas medidas e custos.

Favor esclarecer, ainda, quais tratativas estão em curso em relação às comunidades quilombolas Velame, Danda e Ilha da Maré.

RESPOSTA:

As informações disponíveis sobre passivos e restrições socioambientais, geradas na elaboração do EVTEA, estão apresentadas no Capítulo 6 do Caderno de Estudos Socioambientais (Produto 3), assim como todas as informações conhecidas acerca das comunidades quilombolas .

Esclarece-se que tais informações possuem caráter meramente referencial e não vinculativo, nos termos do item 2.5.1 do Edital, tendo sido obtidas para fins exclusivos de precificação da Concessão, cabendo às Proponentes a análise direta das condições do Sistema Rodoviário, conforme os itens 2.5 e 2.6 do Edital.

47. COMPENSAÇÃO AMBIENTAL – CÁLCULO E PREMISSAS — PER – VOLUME II (PROJETOS E COMPENSAÇÃO AMBIENTAL); CONTRATO: SUBCLÁUSULA 5.2

Favor informar a base de cálculo, o percentual ou Grau de Impacto e os investimentos considerados para estimativa da compensação ambiental prevista no SNUC.

Entendemos que o valor previsto no CAPEX para "Projetos e Compensação Ambiental" contempla integralmente essa obrigação, inclusive eventuais ajustes determinados pelo órgão licenciador. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor indicar a rubrica e as premissas consideradas.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Esclarece-se que a compensação ambiental prevista no art. 36 da Lei nº 9.985/2000 (SNUC) integra as condicionantes ambientais do licenciamento, cujo cumprimento e custos cabem à

Concessionária, nos termos das subcláusulas 5.1.3 e 5.5 do contrato, inclusive quando exigida por meio de obrigações de fazer ou de pagar (subcláusula 5.5.1).

Quanto à estimativa, foi adotado o percentual de 0,5%, conforme o SNUC, aplicado sobre os investimentos nas obras de implantação e ampliação de capacidade. O Grau de Impacto definitivo e o valor final da compensação serão fixados pelo órgão ambiental licenciador no processo de licenciamento, não cabendo à ANTT ou à Concessionária defini-los previamente.

48. BARREIRAS ACÚSTICAS E CUSTOS ADICIONAIS — CONTRATO: SUBCLÁUSULA 8.1.10(I); PER – VOLUME II (CAPEX)

Considerando que não foram previstos valores para implantação de barreiras acústicas, favor esclarecer como serão tratados os custos e prazos decorrentes de eventual exigência superveniente, no âmbito do licenciamento ambiental ou da operação, de barreiras acústicas ou outras medidas de controle de ruído não previstas no CAPEX.

RESPOSTA:

Esclarece-se que, ainda que não haja valor específico previsto no CAPEX para barreiras acústicas, as medidas de controle de ruído eventualmente exigidas pelo órgão ambiental, no licenciamento ou na operação, constituem condicionantes ambientais, cujo cumprimento e custos cabem à Concessionária, de acordo com a subcláusula 5.1.3 do contrato. Tais custos estão sujeitos ao compartilhamento de risco previsto na subcláusula 5.7, ficando assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro correspondente a 80% do valor efetivamente aplicado que exceder o montante previsto na subcláusula 5.7.1, nos termos da subcláusula 5.7.2, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT.

49. DESAPROPRIAÇÕES – DECRETOS DE UTILIDADE PÚBLICA — CONTRATO: SUBCLÁUSULA 6.3 (DESAPROPRIAÇÕES); PER – VOLUME II

Favor informar quais Decretos de Utilidade Pública relacionados ao Sistema Rodoviário estão vigentes, em elaboração ou pendentes, bem como quais áreas ainda dependem de desapropriação ou constituição de servidão para execução das intervenções previstas no PER.

RESPOSTA:

Considerando que o projeto atual traz novas diretrizes, alterações de traçado e adequações no Programa de Exploração do Rodovia (PER) em relação à concessão pretérita, o levantamento das áreas sujeitas a desapropriação ou constituição de servidão deve tomar como base a geometria e as intervenções do projeto atual.

Ressalta-se que, segundo o item 2.5.1 do Edital, 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.

Nos termos da subcláusula 6.1.1 do contrato, cabe à Concessionária, como entidade delegada do Poder Concedente e sob fiscalização da ANTT, promover as desapropriações e servidões administrativas e ocupar provisoriamente os bens imóveis necessários à execução das obras previstas no PER. A DUP é providenciada pela ANTT mediante solicitação justificada da Concessionária, em conformidade com a legislação e os regulamentos da ANTT, visando o atendimento ao cronograma de obras (subcláusula 6.1.5.1).

50. DESAPROPRIAÇÕES – PROCESSOS E IMISSÃO NA POSSE — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 5.2 E 6.3 (DESAPROPRIAÇÕES); PER – VOLUME II

Favor confirmar se serão disponibilizados à Concessionária todos os processos de desapropriação e imissão na posse referentes às áreas integrantes da faixa de domínio existente. Favor esclarecer se há, perante os órgãos ambientais

competentes, obrigação de celebração de Termo de Compromisso de Compensação Ambiental – TCCA ou pagamento de taxa ou compensação correlata aplicável ao empreendimento. Em caso positivo, favor indicar a respectiva base legal e as premissas consideradas nos estudos.

RESPOSTA:

Considerando que o projeto atual traz novas diretrizes, alterações de traçado e adequações no Programa de Exploração do Rodovia (PER) em relação à concessão pretérita, o levantamento das áreas sujeitas a desapropriação ou constituição de servidão deve tomar como base a geometria e as intervenções do projeto atual.

As informações sobre o licenciamento ambiental serão disponibilizadas no site da ANTT, dentro dos Estudos de Viabilidade do Processo de Licitação, no Produto 3 Relatório Socioambiental.

51. ESTAÇÕES DE RECARGA E RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS — CONTRATO: SUBCLÁUSULA 20.1.1(V) (RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS); PER – VOLUME I, ITEM 3.4.3

O Contrato prevê a instalação de 30 estações de recarga para veículos elétricos nas BSOs e nos PPDs.

Entendemos que a exploração comercial dessas estações poderá ser enquadrada como Projeto Associado ou serviço prestado a terceiros, para fins de obtenção de Receita Extraordinária nos termos da subcláusula 20.1.1(v). Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O quantitativo mínimo de estações de recarga exigido para as BSOs/SAUs, conforme a Tabela 59 do PER Volume II (nota 3) e o item 3.4.3.1, Parâmetros Técnicos 7, do PER Volume I, deverá ser disponibilizado gratuitamente aos usuários, sem cobrança pelo fornecimento de energia. O mesmo se aplica ao quantitativo mínimo exigido nos PPDs, em razão do item 3.4.3.6, Parâmetros Técnicos 5, segundo o qual os serviços e o acesso à infraestrutura dos PPDs "deverão ser ofertados sem custo aos usuários", e do item 3.4.3.6, Parâmetros Técnicos 7.

As estações que excederem o quantitativo mínimo previsto para as BSOs/SAUs (e para os PPDs) são de implantação facultativa pela Concessionária. Nessas estações adicionais, é admitida a cobrança do usuário pelo fornecimento de energia, e as receitas decorrentes poderão ser exploradas como Receita Extraordinária, nos termos da definição (xcv) do Contrato: "quaisquer receitas complementares, acessórias, alternativas e de projetos associados, caracterizadas por fontes que não sejam provenientes da arrecadação de pedágio, venda de ativos e de aplicações financeiras obtidas pela Concessionária em decorrência de atividades econômicas realizadas na faixa de domínio da rodovia". Aplica-se, ainda, o item 3.4.3.6, Parâmetros Técnicos 13, segundo o qual os demais serviços são de livre oferta e exploração, podendo gerar receitas extraordinárias para a Concessionária.

52. CONECTIVIDADE – PRAZO DE IMPLANTAÇÃO — PER – VOLUME I, ITEM 3.4.7.2; PER – VOLUME II

O item 3.4.7.2 do PER Volume I prevê prazo de até 36 meses após a aprovação do projeto para conclusão da implantação das soluções de conectividade, enquanto o PER Volume II indica a implantação do sistema de comunicação até o 36º mês.

Entendemos que o prazo de 36 meses para implantação das soluções de conectividade será contado da aprovação do respectivo projeto, e não da Data da Assunção. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

O item 3.4.7.2, Parâmetros de Desempenho 2, do PER Volume I estabelece que, após a aprovação do projeto, a Concessionária terá "até o 36º mês" para concluir a implementação das soluções de conectividade, o que corresponde ao 36º mês do prazo da Concessão, contado da Data da Assunção, em linha com a Tabela 56 do PER Volume II. O projeto deverá ser apresentado até o final do 12º mês (Parâmetros de Desempenho 1).

53. QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DE HOLDINGS — ANEXO 5 DO EDITAL

Para sociedades empresárias não operacionais constituídas como holdings para participar de projetos rodoviários como acionistas de SPEs, é admissível comprovar o patrimônio líquido mínimo por meio da documentação de seus acionistas, mesmo que a holding não tenha sido constituída exclusivamente para este certame. O entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 2 do Protocolo nº 50500.019225/2026-14. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto. A comprovação do patrimônio líquido mínimo do item 7 do Anexo 5, por meio da documentação dos acionistas da Proponente, embora não expressamente prevista no Edital, pode ser admitida para sociedade empresária constituída para participar de projetos rodoviários como acionista de sociedades de propósito específico, desde que atendidas as demais exigências do Anexo 5."

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. A comprovação do patrimônio líquido mínimo do item 7 do Anexo 5, por meio da documentação dos acionistas da Proponente, embora não expressamente prevista no Edital, pode ser admitida para sociedade empresária constituída para participar de projetos rodoviários como acionista de sociedades de propósito específico, desde que atendidas as demais exigências do Anexo 5.

54. ATESTAÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.1.1, 19.1.2, 19.1.4 E 19.1.5.

Entendemos que a Concessionária poderá apresentar, antes do início do 5º mês de Concessão, a solicitação para atestação dos Parâmetros de Desempenho e o pleito de abertura dos Pedágios Eletrônicos, de modo a viabilizar o início da cobrança a partir do 5º mês, observado o prazo de 10 dias previsto na subcláusula 19.1.5. Entendemos, ainda, que o prazo de até 1 mês para o ateste previsto na subcláusula 19.1.2 e o prazo de até 30 dias para expedição do Termo de Vistoria e do ato autorizativo previsto na subcláusula 19.1.4 poderão transcorrer concomitantemente. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. A Concessionária poderá apresentar, antes do início do 5º mês de Concessão, a solicitação de ateste (subcláusula 19.1.2) e o pleito de abertura dos Pedágios Eletrônicos (subcláusula 19.1.4), desde que a solicitação inclua todas as obrigações da subcláusula 19.1.1 (subcláusula 19.1.2.1). A cobrança somente poderá ter início a partir do 5º mês de Concessão e depois de atendidos os requisitos previstos. Os prazos das subcláusulas 19.1.2 e 19.1.4 contam-se, respectivamente, da solicitação de ateste e do pleito de abertura. Assim, se os dois pedidos forem apresentados juntos, os prazos poderão transcorrer ao mesmo tempo. Atendidos os requisitos, a ANTT expedirá o Termo de Vistoria e o ato autorizativo, e a Concessionária iniciará a cobrança 10 (dez) dias depois, conforme a subcláusula 19.1.5.

55. PEDÁGIO ELETRÔNICO – AUTORIZAÇÃO DE COBRANÇA — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.1.4 E 19.1.5.

Considerando que a subcláusula 19.1.4 prevê a expedição do Termo de Vistoria e do ato autorizativo para a abertura de cada Pedágio Eletrônico, entendemos que a cobrança poderá ser iniciada individualmente em cada pórtico após sua respectiva vistoria e autorização, observado o prazo da subcláusula 19.1.5, independentemente da vistoria e liberação dos demais Pedágios Eletrônicos. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Sim. Demonstrado o atendimento cumulativo das obrigações da subcláusula 19.1.1 da minuta do Contrato, cuja solicitação não admite fracionamento (subcláusula 19.1.2.1), a ANTT expedirá o Termo de Vistoria e o ato autorizativo a partir do pleito de abertura de cada Pedágio Eletrônico (subcláusula 19.1.4), e a cobrança poderá ser iniciada no

respectivo pórtico em 10 (dez) dias contados dessa expedição (subcláusula 19.1.5), não antes do 5º mês de Concessão, independentemente da abertura dos demais Pedágios Eletrônicos. A abertura individual não afasta a obrigação de implantar os demais pórticos nos prazos do PER, conforme a Tabela 56 do PER Volume II.

56. PEDÁGIO ELETRÔNICO – COBRANÇA PARCIAL DA TARIFA — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.1.6, 19.1.7, 19.1.7.1 E 19.1.7.2.

Considerando que a subcláusula 19.1.6 prevê a cobrança de 50% da Tarifa de Pedágio até o cumprimento dos requisitos da subcláusula 19.1.7, caso todos esses requisitos sejam atendidos antes do término do 1º Ano de Concessão, a progressão para 100% poderá ser autorizada antecipadamente pela ANTT. O entendimento está correto?

Caso negativo, favor confirmar o entendimento aplicável.

RESPOSTA:

O Contrato foi atualizado por meio do Comunicado Relevante nº 3, de 7 de outubro de 2026, que alterou a regra prevista na subcláusula 19.1.6. A versão mais atualizada do Contrato de Concessão encontra-se disponível no sítio eletrônico da ANTT, na página do projeto.

57. REAJUSTE TARIFÁRIO – ÍNDICE DE REAJUSTAMENTO — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, ITEM (LIX), E 19.6.1.

Considerando que a definição de IRT estabelece que o IPCAi corresponde ao número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste e que a subcláusula 19.6.1 determina a aplicação do IRT no primeiro cálculo da Tarifa de Pedágio para fins de início da cobrança, entendemos que, nesse primeiro cálculo, deverá ser utilizado o IPCA referente a dois meses antes do mês de início da cobrança. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Conforme a definição de IRT constante do Contrato, o IPCAi corresponde ao número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio, em relação ao IPCAo, referente a novembro de 2025. No primeiro cálculo da Tarifa de Pedágio, previsto na subcláusula 19.6.1 para fins de início da cobrança, a Tarifa Básica de Pedágio é reajustada pelo IRT, utilizando-se, portanto, o IPCA de dois meses anteriores ao mês de início da cobrança.

58. PEDÁGIO ELETRÔNICO – TRECHOS HOMOGÊNEOS — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.2.12 E 19.6.5.

Considerando que a subcláusula 19.2.12 prevê, para os Pedágios Eletrônicos da BR-324, a consideração dos Trechos Homogêneos de pista dupla nos percentuais de 50% no 2º Ano de Concessão e 100% a partir do 3º Ano de Concessão, entendemos que esses percentuais passam a incidir desde o início dos respectivos Anos de Concessão. Nosso entendimento está correto? Caso sua incorporação à Tarifa de Pedágio ocorra apenas na Revisão Ordinária subsequente, favor confirmar se a diferença correspondente ao período de defasagem será compensada por meio do Fator C.

RESPOSTA:

Sim, quanto aos efeitos econômico-financeiros. Os percentuais da tabela da subcláusula 19.2.12 da minuta do Contrato produzirão efeitos econômico-financeiros a partir do primeiro dia do respectivo Ano de Concessão. Como sua incorporação à Tarifa de Pedágio ocorre na Revisão Ordinária subsequente (subcláusulas 19.6.3 e 19.6.5), a receita correspondente à defasagem entre essas datas será recomposta por meio do Fator C, nos termos da subcláusula 23.4.2, (ii), e do item 1.3 do Anexo 6 da minuta do Contrato, cujo rol de eventos é exemplificativo. Essa premissa deverá ser considerada na elaboração da Proposta Econômica Escrita.

59. RECLASSIFICAÇÃO TARIFÁRIA – DUPLICAÇÕES E FAIXAS ADICIONAIS — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.4.3, 19.4.5 E 19.6.5; ANEXO 13.

Entendemos que, na Reclassificação Tarifária decorrente da conclusão de obras de duplicação ou implantação de faixas adicionais, incidem cumulativamente na fórmula da Tarifa de Pedágio: (i) os pesos dos Trechos Homogêneos associados a cada Pedágio Eletrônico, nos termos da subcláusula 19.4.3 e do Anexo 13; e (ii) o Fator de Reclassificação Tarifária previsto na subcláusula 19.4.5, de 35%, 20% ou 25%, conforme o tipo de intervenção. Assim, a aplicação dos pesos dos Trechos Homogêneos não substitui a incidência do respectivo Fator de Reclassificação Tarifária, mas soma-se ele. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Esclarece-se que a subcláusula 19.4.5 do Contrato apresenta erro material, que será objeto de correção. Para fins de Reclassificação Tarifária decorrente da conclusão de obras de duplicação ou implantação de faixas adicionais, prevalece a sistemática prevista na subcláusula 19.4.3, com a aplicação dos pesos dos Trechos Homogêneos (PTH) estabelecidos na Tabela 2 do Anexo 13 do Contrato, observadas as condições contratuais pertinentes.

60. TARIFA DE PEDÁGIO E FATOR DE COMPARTILHAMENTO — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.5.3 A 19.5.5 E 22.2.4; ANEXO 12, ITENS 2.1, 2.2 E 4.1 A 4.4.

Considerando os percentuais do Fator de Compartilhamento aplicáveis à TP4 previstos na subcláusula 19.5.5, entendemos que os períodos de até 1 ano, 2 anos, 3 anos, e assim sucessivamente, são contados a partir da data da passagem do usuário pelo Pedágio Eletrônico. Nosso entendimento está correto?

Entendemos que o pagamento realizado após 180 dias não descaracteriza a evasão para fins da compensação do risco assumido pelo Poder Concedente contemplado na subcláusula 22.2.4 (i)(b). Nosso entendimento está correto?

Por fim, entendemos que a cobrança da Tarifa de Pedágio permanece a cargo da Concessionária, enquanto a lavratura dos autos de infração e a aplicação das penalidades administrativas competem à ANTT, cabendo à Concessionária prestar o apoio operacional previsto no Anexo 12. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Os entendimentos estão corretos.

61. COBRANÇA PARCIAL E COMPENSAÇÃO TARIFÁRIA — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.1.6 E 22.2.4; ANEXO 12, ITEM 4.4; ANEXO 14, SUBCLÁUSULA 2.3.6.

Entendemos que, durante o período em que a cobrança estiver limitada a 50% da Tarifa de Pedágio, nos termos da subcláusula 19.1.6, tanto (i) a compensação da evasão no Sistema de Livre Passagem quanto (ii) a Tarifa Média Ponderada utilizada no Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda deverão considerar a Tarifa de Pedágio efetivamente vigente e cobrada no período, correspondente a 50% da tarifa integral. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

A questão está prejudicada. A limitação da cobrança a 50% da Tarifa de Pedágio foi suprimida pelo Comunicado Relevante nº 3/2026. A subcláusula 19.1.6 da minuta do Contrato atualizada substituiu essa limitação pela destinação prevista no item (iv) da subcláusula 12.3, sem alteração da Tarifa de Pedágio cobrada.

62. CONTA DE COMPENSAÇÃO – TRANSFERÊNCIAS — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.5.10 E 19.5.11; ANEXO 12, ITENS 5.8 E 5.9.

Entendemos que as transferências previstas na subcláusula 19.5.11 para os Anos de Concessão 10 a 14 são devidas à Concessionária independentemente do valor das compensações por evasão apuradas nos respectivos períodos, não sendo utilizadas para abatê-las. Nosso entendimento está correto?

Em caso afirmativo, eventual diferença entre o valor da transferência e as compensações devidas permanecerá com a Concessionária? Favor esclarecer, ainda, como será realizada a transferência caso não haja saldo suficiente nas contas vinculadas aplicáveis.

RESPOSTA:

Não. As transferências previstas na subcláusula 19.5.11 da minuta do Contrato não são utilizadas para abater as compensações por evasão, que observam as fontes e a ordem do item 5.8 do Anexo 12, mas delas será deduzido o saldo não consumido do montante previsto na subcláusula 19.5.10, de modo que não haverá diferença a ser apropriada pela Concessionária em razão de compensações inferiores ao montante. Caso o saldo da Conta de Ajuste seja insuficiente para atender à Notificação de Reequilíbrio, a parcela não atendida permanecerá devida e será recomposta por um ou mais dos meios previstos na subcláusula 23.3.1 da minuta do Contrato, a critério da ANTT, aplicando-se à postergação a correção prevista na alínea (c) da subcláusula 19.5.11. A minuta do Contrato será retificada.

63. CONTA DE COMPENSAÇÃO DO SISTEMA DE LIVRE PASSAGEM — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 19.5.6 E 19.5.7; ANEXO 12, ITENS 5.8 A 5.10.

Considerando que a Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem é definida como a conta destinada ao recebimento dos valores arrecadados com multas do art. 209-A do CTB, enquanto a diferença entre a Tarifa de Pedágio paga pelo usuário e a Tarifa Líquida da Concessionária constitui Receita de Compensação, favor confirmar se essa diferença também deverá ser depositada na Conta de Compensação ou se seguirá fluxo financeiro distinto.

Entendemos, ainda, que a reversão de saldo à União prevista no item 5.10 do Anexo 12 somente ocorrerá após preservados os recursos necessários ao pagamento das compensações já devidas à Concessionária, ainda não realizadas, e da estimativa para os 24 meses subsequentes. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Não. A Receita de Compensação não é depositada na Conta de Compensação do Sistema de Livre Passagem. Ela é considerada como débito da Concessionária no cálculo da compensação financeira, nos termos do item 5.2, II, do Anexo 12 da minuta do Contrato. Quanto à reversão, o entendimento está correto: será revertido apenas o saldo que exceder as compensações devidas e a estimativa para os 24 meses subsequentes, conforme item 5.10 do mesmo Anexo.

64. CAPITAL SOCIAL E FINANCIAMENTO — EDITAL, ITENS 9.3.1 A 9.3.4.

Considerando que o item 9.3.3 admite a redução do capital social a ser subscrito e integralizado em razão de captação líquida de capital de terceiros destinada ao Aporte de Recursos Vinculados, favor confirmar se, para fins dessa redução, é suficiente que a SPE tenha celebrado, antes da assinatura do Contrato, instrumento vinculante de financiamento, emissão de debêntures ou operação equivalente com terceiro não relacionado, ou se será necessário que os respectivos recursos tenham sido efetivamente desembolsados e transferidos à Concessionária até essa data.

Favor confirmar, ainda, se operação de empréstimo-ponte poderá ser considerada para essa finalidade, desde que posteriormente refinanciada por dívida com prazo superior a 2 anos.

RESPOSTA:

É necessário que os recursos tenham sido efetivamente transferidos à SPE antes da assinatura do Contrato, não bastando a celebração do respectivo instrumento, nos termos do item 9.3.3, (a), (i), do Edital. O empréstimo-ponte somente poderá ser considerado se o próprio instrumento tiver prazo superior a 2 (dois) anos, sendo irrelevante, para esse fim, eventual refinanciamento posterior à assinatura do Contrato.

65. RESPONSABILIDADES TRABALHISTAS E ENCARGOS — CONTRATO: CLÁUSULA 24.7

A cláusula 24.7 da Minuta do Contrato dispõe que "24.7 A Concessionária é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do Contrato, bem como da contratação de terceiros.". Considerando que a presente licitação possui como objeto "a Concessão para exploração da infraestrutura e

da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário" e, ao contrário dos projetos de reestruturação e otimização de contratos de concessão estressados (repactuações), não envolve a assunção do controle de concessionária previamente constituída e com histórico de operação, entende-se que a futura concessionária/SPE a ser constituída pelo vencedor do certame licitatório não herdará passivos trabalhistas, tributários, cíveis ou contratuais da antiga operadora do sistema rodoviário, VIABAHIA. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto, ressalvadas as obrigações expressamente atribuídas à Concessionária na minuta do Contrato, ainda que relativas a fatos anteriores à Data da Assunção, a exemplo dos passivos ambientais existentes no Sistema Rodoviário (subcláusula 22.6.1, (i)).

66. CONDICIONANTES AMBIENTAIS PREEXISTENTES — CONTRATO: CLÁUSULA 5.1.3

Nos termos da cláusula 5.1.3 da Minuta do Contrato, a futura Concessionária será responsável pelo cumprimento de todas as condicionantes ambientais 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 valores superiores ao previsto na cláusula 5.7.1, a futura Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos do item 5.7.1 e seguintes da Minuta do Contrato. O entendimento está correto?

RESPOSTA:

O montante da subcláusula 5.7.1 deverá ser utilizado para o custeio dos dispêndios relativos ao cumprimento das condicionantes ambientais de que trata a subcláusula 5.1.3, inclusive as referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos (subcláusula 5.7.1.1), não abrangendo outros custos que não decorram desse cumprimento. Os valores que excederem esse montante observam o compartilhamento de risco das subcláusulas 5.7.2 e 22.6.3, com recomposição de 80% (oitenta por cento) do valor efetivamente aplicado que exceder o montante, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT, cabendo à Concessionária os 20% (vinte por cento) restantes.

O referido montante abrange o cumprimento das condicionantes ambientais das licenças de obras transferidas, observado o disposto na subcláusula 5.6, mas não indistintamente todos os custos dessas obras, cujo tratamento observará as subcláusulas 4.2.3 e 4.2.4.

67. PASSIVOS AMBIENTAIS E OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA — CONTRATO: CLÁUSULA 5.1.3

Considerando que a presente licitação possui como objeto "a Concessão para exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário" e, ao contrário dos projetos de reestruturação e otimização de contratos de concessão estressados (repactuações), não envolve a assunção do controle de concessionária previamente constituída e com histórico de operação, entende-se que a futura concessionária/SPE a ser constituída pelo vencedor do certame licitatório não herdará passivos ambientais relacionados ao atendimento de condicionantes ambientais necessárias ao licenciamento de intervenções no sistema rodoviário da antiga operadora do sistema rodoviário, VIABAHIA, nem a sucederá em autos de infração, multas, TACs e outros instrumentos que tenham imposto obrigações à VIABAHIA por descumprimentos anteriores à Data da Assunção. Em outras palavras, para fins de responsabilização ambiental, os passivos permanecerão com quem lhes deu causa. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Não, o entendimento não está correto.

(i) nos termos da subcláusula 22.6.1(i), a Concessionária assume os passivos ambientais existentes no Sistema Rodoviário, inclusive os gerados antes da Concessão, sem direito a reequilíbrio econômico-financeiro, ressalvada a hipótese da subcláusula 22.6.2(ii);

(ii) conforme as subcláusulas 5.1.3, 5.2 e 5.6.1 a 5.6.4, a Concessionária sucede o operador anterior no licenciamento ambiental e assume todas as condicionantes e demais obrigações relativas ao Sistema Rodoviário, inclusive as constantes dos Termos de Compromisso de Regularização Ambiental e de decisões judiciais, independentemente de pendências de cumprimento prévio, arcando com os dispêndios correspondentes, observado o compartilhamento de risco da cláusula 5.7;

(iii) Eventuais multas e autos de infração serão tratados junto aos órgãos competentes, caso a caso, sem prejuízo do disposto nos itens (i) e (ii).

68. TRIBUTAÇÃO – PIS/COFINS E ISS — EDITAL: 11.3 E CONTRATO: CLÁUSULA 22.3.2

Entendemos que a proposta econômica deverá considerar PIS/COFINS e ISS nas regras tributárias atuais durante todo o prazo de concessão e que, quando da substituição desses tributos pela CBS e pelo IBS, as partes poderão apurar eventuais desequilíbrios resultantes da alteração à luz da cláusula 22.3.2 do Contrato e, confirmado o desequilíbrio, a Concessionária fará jus à recomposição econômico-financeira do Contrato em seu favor. O entendimento está correto?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Nos termos do item 11.3 do Edital, a Proposta Econômica Escrita deve considerar a legislação vigente na data de sua apresentação. Ademais, conforme a subcláusula 22.3.2 do Contrato, o Poder Concedente assume os riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, desde que seu impacto direto na Concessão seja comprovado, exceto quanto à legislação do imposto sobre a renda.

69. IMPOSTO DE RENDA E REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO — CONTRATO: CLÁUSULA 22.3.1 (IV)

A cláusula 22.3.1 (iv) do Contrato dispõe que modificações na legislação referente aos impostos sobre a renda não geram à Concessionária direito ao reequilíbrio econômico-financeiro. Entendemos que essa regra não alcança a CSLL e que, portanto, eventuais modificações no regime de referido tributo poderão ser objeto de recomposição contratual, nos termos da cláusula 22.3.2 do Contrato. O entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento está correto, observada a comprovação do impacto direto na Concessão, nos termos da subcláusula 22.3.2 da minuta do Contrato.

70. CONSÓRCIOS – DECLARAÇÕES DE HABILITAÇÃO — EDITAL, SUBITENS 10.1.4 E 10.1.6; ANEXO 5, TABELA VIII, ITEM 10.1 E ITEM 12.

Entendemos que, caso a Proponente seja constituída sob a forma de Consórcio, todas as declarações exigidas pelo Edital que devam ser prestadas pela Proponente poderão ser assinadas pelos Representantes Credenciados, em nome do Consórcio, dispensando-se a apresentação de declarações individualizadas firmadas pelas próprias consorciadas/licitantes e/ou pelos administradores e gestores em caso de fundo de investimento. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), item 39 do Protocolo nº 50500.025337/2026-12, em que a ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto.".

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

71. FUNDOS DE INVESTIMENTO – DECLARAÇÕES DE HABILITAÇÃO — EDITAL: SUBITENS 10.1.4 E 10.1.6; ANEXO 5, TABELAS IV, VI E VIII E ITEM 12.

Entendemos que, quando uma das consorciadas for fundo de investimento, as declarações exigidas pelo Edital para cada consorciada, inclusive aquelas previstas no item na Tabela VI do Anexo 5 do Edital, poderão ser apresentadas em nome do próprio fundo e firmadas pelos Representantes Credenciados da Proponente, não sendo necessária sua apresentação em nome do administrador ou do gestor, salvo quando o Edital expressamente estabelecer exigência diversa. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Não, o entendimento não 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 de investimentos.

PROTOCOLO: 50505.163622/2026-82

Recebido em 15 de outubro de 2026 - 00:39:00

1. ADEQUAÇÃO DE PASSARELAS EXISTENTES AOS PARÂMETROS TÉCNICOS DO PER — PER VOL. 1, ITEM 3.2.8.2

O PER em seu Vol. 1, item 3.2.8.2 – Parâmetros Técnicos das Obras de Melhorias, item e – Passarelas, prevê, dentre outros pontos a serem observados:

- Gabarito vertical maior ou igual a 5,50 m;

- Calçadas e passeios de acesso às rampas da passarela devem permitir acesso pessoas com deficiência, segundo a NBR 9050 em sua versão atualizada, ou norma que a substitua;

- As passarelas devem transpor as vias principais e marginais, existentes ou com previsão de implantação, além de permitir a movimentação de pessoas de forma segura, a fim de facilitar a interligação entre as áreas adjacentes à rodovia e/ou o acesso aos equipamentos urbanos existentes;

Diante do exposto, entendemos que as referidas exigências não se impõem às vias marginais ou mesmo pistas principais quando se tratar de dispositivo (passarela) pré-existente. Nosso entendimento é correto? Em caso contrário, entende-se que em decorrência da idade e estado das estruturas em verdade não irá se tratar de "melhoria" e sim, demolição e implantação de nova passarela, cabendo deste modo o correspondente reequilíbrio contratual.

RESPOSTA:

Os requisitos estabelecidos no item 3.2.8.2, alínea "e", do PER – Volume I aplicam-se também às passarelas existentes que sejam objeto de intervenções, incluindo o gabarito vertical mínimo de 5,50 m, as condições de acessibilidade e a transposição das pistas principais e vias marginais, existentes ou previstas.

A classificação da intervenção como "Melhoria" não afasta a obrigatoriedade de atendimento aos parâmetros técnicos estabelecidos no PER. Caberá à Concessionária avaliar as condições das estruturas existentes e definir as soluções necessárias, que poderão envolver adequação, ampliação ou, quando tecnicamente indispensável, demolição e substituição da passarela.

Eventuais soluções alternativas poderão ser submetidas à análise e aprovação da ANTT, nos termos da subcláusula 7.4 do Contrato, desde que assegurado grau igual ou superior de funcionalidade e segurança viária.

A necessidade de demolição e implantação de nova estrutura para atendimento às obrigações já previstas no PER não enseja, por si só, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, devendo eventual pleito observar a matriz de riscos e as hipóteses previstas no Contrato.

2. IMPLANTAÇÃO DE FAIXAS ADICIONAIS — PER VOL. 1, ITEM 3.2

No que se refere às obras de ampliação da capacidade, está clara a imposição de implantação de faixa adicional em pista dupla para a BR-324. Entretanto, há diversas OAEs transversais a referida rodovia em que a implantação de tal faixa adicional implicaria no sacrifício de elementos adicionais, tais como, acostamento, faixa de segurança e faixas de aceleração/desaceleração de alças viárias, por exemplo.

Assim, considerando que boa parte das OAEs em que se visualiza tal conflito encontra-se indicada no PER como apenas "Melhoria", entende-se que fica dispensada a implantação destes elementos. Caso nosso entendimento não esteja correto, solicitamos esclarecer como serão tratadas tais situações visto que a solução aparentemente adequada neste aspecto seria implantar uma nova OAE e demolir a antiga.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o entendimento não está correto. Conforme previsto no item 3.2.4 do PER – Volume II, nos segmentos da BR-324/BA compreendidos entre os km 518 e 615, especificamente nos trechos sob viadutos existentes, poderão ser admitidas adequações limitadas às larguras das novas faixas de rolamento e/ou dos acostamentos, desde que devidamente justificadas nos projetos específicos e acompanhadas de medidas adicionais de sinalização e segurança viária.

Ressalta-se que a classificação das intervenções como "Melhoria" não implica a dispensa automática dos demais elementos geométricos previstos no PER. Para os trechos não abrangidos pela exceção mencionada, deverão ser observados os parâmetros técnicos estabelecidos no item 3.2.8 do PER – Volume I.

Adicionalmente, o PER – Volume II prevê intervenções específicas em determinadas Obras de Arte Especiais (OAEs), incluindo reforço estrutural nos km 595,211 e 603,098 e demolição e implantação de dispositivo do tipo diamante no km 607,916.

Caberá à Concessionária, durante a elaboração dos projetos, avaliar as interferências existentes e desenvolver soluções técnicas compatíveis com as intervenções previstas, observadas as exceções expressamente admitidas no PER e as condições de segurança viária.

PROTOCOLO: 50505.161341/2026-95

Recebido em 09 de outubro de 2026 - 00:00:00

2. JAZIDAS DE MATERIAIS – CUSTOS E LICENCIAMENTO — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 5.1.1(I)(D) E (F), 5.1.2 E 22.3.1(I); EDITAL: ITEM 11.3, I

Entendemos que não foram considerados no orçamento e na Modelagem Econômico-Financeira disponibilizados os custos relacionados à exploração de jazidas de materiais pétreos, incluindo royalties pela extração mineral, compensações financeiras, licenciamentos ambientais, autorizações minerárias, licenças de operação, monitoramentos ambientais, gestão ambiental, recuperação de áreas degradadas e demais encargos regulatórios. O empreendimento contempla expressivos volumes de pavimentação e obras civis demandantes de brita, pó de pedra e demais agregados; pode haver necessidade de implantação, licenciamento e operação de pedreiras e instalações de britagem; e esses encargos impactam substancialmente o custo final dos agregados. Entendemos, assim, que essa ausência pode resultar em subavaliação relevante do CAPEX estimado, com impactos diretos sobre o fluxo de caixa do projeto e sobre a TIR projetada. Registramos, por fim, que compete à Concessionária obter, renovar e manter vigentes as licenças e autorizações para canteiros de obras, jazidas e áreas de apoio, bem como cumprir todas as condicionantes exigidas pelos órgãos responsáveis e arcar com a integralidade dos custos delas decorrentes, observado o compartilhamento da subcláusula 5.7. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

A proponente deve considerar todas as obrigações indicadas nos documentos editalícios em sua proposta. Quanto ao licenciamento ambienta, a concessionária deverá arcar com os custos assumidos, guardado o compartilhamento.

3. OBRAS DE MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO E CAPEX — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 8.5.1, 8.5.2, 8.5.4 E 8.5.4(II); PER (ANEXO 2 DO CONTRATO); EDITAL: ITEM 11.3, I

Entendemos que o MEF disponibilizado e as composições de custo do CAPEX não contemplam os custos relativos às Obras de Manutenção de Nível de Serviço decorrentes do atingimento dos gatilhos volumétricos previstos no Contrato e no PER. Esse tratamento é consistente com dois elementos do regime contratual: essas obras são condicionadas ao volume de tráfego e dependem do atingimento de Gatilho Volumétrico; e o respectivo reequilíbrio econômico-financeiro, quando as obras são acionadas pelo Gatilho Volumétrico e autorizadas pela ANTT, será realizado por meio de Fluxo de Caixa Marginal. Registramos que a aferição dos Gatilhos Volumétricos se estende até o 25º ano da Concessão e a conclusão das obras decorrentes até o 28º ano, constando os valores dos gatilhos por Trecho Homogêneo da Tabela 53 do PER Volume II. Entendemos que tais custos não precisam ser considerados na Proposta Econômica Escrita. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Somente os custos listados no caput da subcláusula 8.5.4 da minuta do Contrato serão recompostos por Fluxo de Caixa Marginal, quando as obras forem autorizadas pela ANTT. Os demais custos relativos às Obras de Manutenção de Nível de Serviço, incluindo os de operação e monitoração (subcláusula 8.5.4, (i)) e os de estudos e projetos não autorizados (subcláusula 8.5.3, (iii)), são de responsabilidade da Concessionária e devem ser considerados na Proposta Econômica Escrita.