

## ATA DE RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS

### EDITAL Nº 01/2024

Em atendimento ao item 3 do Edital de Concessão nº 01/2024, a Comissão de Outorga para concessão do Sistema Rodovias da BR-381/MG, no trecho compreendido entre o entroncamento com a BR-116/451, no município de Governador Valadares/MG e o entroncamento com a BR-262, no município de Belo Horizonte/MG, com extensão total de 304 km, constituída pelo Diretor Geral da ANTT por meio da Portaria nº 119, de 16 de maio de 2024, publicada no Diário Oficial da União nº 95, de 17 de maio de 2024, **leva ao conhecimento público as solicitações de esclarecimentos sobre o edital**, recebidas entre os dias 17 de maio de 2024 a 14 de junho de 2024, e suas respectivas respostas.

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

#### **Protocolo 50505.031293/2024-40**

Recebido em 14 de junho de 2024 – 12:13:10

#### **1. Item 4.4, Edital**

O item 4.4 do Edital dispõe que: “A ANTT analisará e responderá às impugnações apresentadas em até 3 (três) dias úteis contados de seu protocolo, limitado ao último dia útil anterior à Sessão Pública do Leilão, por meio de divulgação em sítio eletrônico da ANTT, conforme dispõe o parágrafo único do art. 164 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.”

O art. 164, da Lei nº 14.133/2021 determina que (i) as impugnações devem ser apresentadas em até 3 dias úteis antes da abertura do certame, que se considera iniciado na data prevista para apresentação dos envelopes pelos licitantes, e (ii) que a Administração deverá respondê-las até o dia útil anterior à abertura do certame.

Assim, para garantir a efetividade do direito das licitantes em apresentar impugnação ao edital de licitação e evitar prejuízo à preparação da documentação para participação no certame, entende-se que a data limite para apresentação das impugnações deve ser fixada de modo que a ANTT possa responder a todas as eventuais impugnações até um dia útil antes da Entrega da Garantia da Proposta pelas Proponentes, por meio de Peticionamento Eletrônico (evento 7, Item 13.1 do Edital). Está correto o entendimento?

**Resposta:** Não, o entendimento não está correto. Os prazos previstos no Edital estão aderentes à legislação vigente.

#### **2. Item 15.1.1, Edital**

O Edital dispõe, em seu item 15.1, que as Proponentes que participarem do Leilão poderão recorrer da decisão de classificação da Proposta Econômica Escrita e da análise dos Documentos de Qualificação da Proponente vencedora, e, no item 15.1.1, a respeito do procedimento para apresentação de recursos administrativos, determina que as “Proponentes deverão manifestar imediatamente a intenção de recorrer, sob pena de preclusão, e as razões recursais deverão ser apresentadas no prazo de 3 (três) dias úteis contados da data de lavratura da Ata de Julgamento do Leilão, conforme determinado no subitem 13.1 acima”.

Ocorre que, considerando o cronograma previsto para o certame, no momento do Leilão, as licitantes não terão tido a oportunidade de analisar a documentação apresentada pela licitante vencedora, de modo que não terão base para manifestar, de antemão, a sua intenção ou não de recorrer sob pena de preclusão. Se mantida a exigência de manifestação, as licitantes não terão outra alternativa senão a de manifestar a intenção de recorrer, para não perder o direito de fazê-lo após a devida análise dos documentos de qualificação da vencedora.

Pelo exposto, entendemos que não será exigida manifestação de intenção de recorrer, sob pena de preclusão. Está correto o entendimento?

Caso entendimento esteja incorreto, favor esclarecer o racional de se exigir manifestação de intenção de recorrer, sob pena de preclusão, antes de se oportunizar às licitantes a análise dos documentos de qualificação da proponente vencedora.

**Resposta:** Sim, o entendimento está correto. O Edital será revisto para trazer maior clareza sobre este aspecto.

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

Segundo o item 5.7, “i”, do Edital, cada consorciado deverá atender individualmente às exigências relativas à regularidade jurídica, fiscal e trabalhista e à qualificação econômico-financeira contidas no Anexo 5 do Edital. O item 13 do Anexo 5 do Edital estabelece que o patrimônio líquido a ser considerado para a Qualificação Econômico-Financeira do Consórcio será obtido pelo somatório do patrimônio líquido de cada consorciado, na proporção de sua respectiva participação.

Solicitamos confirmar o entendimento de que a exigência de qualificação econômico-financeira relativa à comprovação de patrimônio líquido mínimo por consórcios poderá ser obtida pelo somatório do patrimônio líquido de cada consorciado, respeitado o disposto nos subitens “i” e “ii” do item 13 do Anexo 5 do Edital..

**Resposta:** Sim, o entendimento está correto. Deverá ser observado integralmente o que estabelece o item 13 do anexo 5 do Edital.

### **4. Cl. 22.4.2, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“22.4.2 O Poder Concedente assume a responsabilidade pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja ocorrência ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato:

(i) Vícios Construtivos ocultos, associados ao Sistema Rodoviário e aos Bens da Concessão, que estejam diretamente ligados à manutenção e operação, desde que sejam reclamados:

a) no prazo máximo de 5 (cinco) anos a partir da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens ou do recebimento provisório de Obras Supervenientes do Poder Concedente, conforme o caso, conforme estipulado nas subcláusulas 4.2.1 e 8.7.5 deste Contrato.

(b) até o fim do prazo original de conclusão das obras, quando superior a 5 (cinco) anos, nos segmentos com obras de ampliação de capacidade e de melhorias previstos no PER

(ii) Não serão considerados ocultos os vícios que se enquadrarem em alguma das seguintes condições, dentre outras:

- (a) estiverem expressamente indicados no Edital ou no Contrato como riscos da Concessionária;
- (b) estiverem documentados em manifestação oficial da Administração, em documentos públicos disponíveis a qualquer interessado ou sejam de conhecimento geral na época da licitação;
- (c) pudessem ter sido identificados pelas Proponentes com base em experiência e conhecimentos prévios, ou por meio do uso de métodos e técnicas comumente disponíveis e financeiramente acessíveis no mercado, antes da entrega da Proposta Econômica, em igualdade de condições com os demais interessados.”

A definição das condições que afastam o enquadramento de um vício como oculto é extremamente importante para fins de segurança jurídica do projeto, pois permite que as licitantes tenham condições isonômicas de avaliação e dimensionamento do risco em suas propostas, além de mitigar litígios durante a gestão contratual envolvendo o enquadramento de um vício como oculto. Não obstante, o uso da expressão “dentre outras” pelo item 22.4.2, “ii”, compromete a boa técnica contratual de delimitar as condições que afastam o enquadramento de um vício como oculto, impedindo que as licitantes conheçam tais condições de antemão e obstando a mitigação de discussões futuras durante a gestão contratual.

Com base no exposto, entendemos que os vícios construtivos não serão considerados como “ocultos” caso se enquadrem, taxativamente, nas condições listadas nos subitens “a”, “b” e “c” da Cl. 22.4.2, “ii”. Está correto o entendimento?

Em caso negativo, favor esclarecer e indicar de maneira taxativa as condições que afastam a hipótese de enquadramento do vício construtivo como oculto.

**Resposta:** Não, o entendimento não está correto. A lista da cláusula 22.4.2 (ii) apenas explicita e exemplifica os eventos excludentes do vício oculto. Não se vislumbra necessidade de rol exaustivo por se tratar de conceito bem estabelecido no direito brasileiro.

#### **5. Cl. 22.6.1, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“22.6.1 A Concessionária assume integral e exclusivamente os seguintes riscos relacionados aos aspectos ambientais e geotécnicos da Concessão, os quais, caso ocorridos, não serão considerados causa de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato:

- (i) surgimento ou descoberta de passivos ambientais, com exceção daqueles especificados na subcláusula 22.6.2(ii). Isso inclui os existentes no Sistema Rodoviário, gerados em período anterior à Concessão, bem como os gerados por terceiros, durante a execução contratual, e ainda os decorrentes das atividades relativas à Concessão. A Concessionária é responsável pelas atividades de prevenção, remediação e gerenciamento desses passivos;”

Entendemos que os passivos ambientais existentes no Sistema Rodoviário, gerados em período anterior à Concessão, bem como os gerados por terceiros durante a execução contratual são aqueles atrelados a atividades afetas à Concessão. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Não, o entendimento não está correto. A subcláusula 22.6.1 esclarece que a Concessionária é responsável por surgimento ou descoberta de todos os passivos ambientais, com exceção dos especificados na subcláusula 22.6.2 (ii).

#### **6. Cl. 22.6.6, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“22.6.6 Os custos das intervenções necessárias à restauração da normalidade em taludes objeto de acidentes geotécnicos classificados pela ANTT como extraordinários serão compartilhados da seguinte forma:

(i) A responsabilidade pela limpeza da área e desobstrução do leito estradal é integral e exclusiva da Concessionária;

(ii) Caso haja impacto na receita da Concessão devido a acidentes geotécnicos, esse impacto será tratado exclusivamente pelo Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda;

(iii) A construção de rotas alternativas, o tratamento e estabilização do talude, a reconstrução do leito estradal, as movimentações de material, a reconstrução e reconfirmação de dispositivos de drenagem, o tratamento das áreas degradadas e possíveis indenizações em consequência do evento serão compartilhados entre Concessionária e Poder Concedente, segundo a regra:

(a) a Concessionária arcará com 20% (vinte por cento) dos custos;

(b) o restante dos custos, ou seja, 80% (oitenta por cento), assumido pelo Poder Concedente”.

Considerando o caráter essencialmente imprevisível dos acidentes geotécnicos classificados pela ANTT como extraordinários e de seus impactos à Concessão, o mecanismo de compartilhamento de riscos previsto na Cl. 22.6.6 se torna inócuo de impossível precificação pelas licitantes. Com isso, o princípio da isonomia é ofendido, uma vez que não há bases objetivas de precificação do risco, o que distorce a competitividade da licitação, favorecendo, de maneira artificial e temerária, as propostas econômicas que não computarem tal risco em sua precificação.

Em vista do exposto, entendemos que esta d. Comissão de Outorga complementará o regramento acima, de forma a fixar um valor específico (cap) para os custos a serem incorridos e compartilhados para as medidas previstas no subitem (iii) acima, ou incluirá uma rubrica específica no Modelo Econômico-financeiro da Concessão, garantindo-se a isonomia do certame a precificação das propostas em bases objetivas. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer o racional adotado para estruturação do regramento previsto na Cl. 22.6.6.

**Resposta:** Não, o entendimento não está correto. Não serão fixados valores na minuta de Contrato ou incluídos valores no modelo econômico-financeiro da concessão. O regramento para enquadramento de acidentes geotécnicos como extraordinários está estabelecido na subcláusula 22.6.5.

#### **7. Cl. 19.4.4, Minuta do Contrato de Concessão**

De acordo com a Cl. 19.4.4 da Minuta do Contrato de Concessão:

“A Concessionária será compensada anualmente, no âmbito da Revisão Ordinária, pela variação da Receita Tarifária Líquida, deduzidos os Recursos Vinculados, decorrente da aplicação do Desconto de Usuário Frequente por meio da Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequente”.

A Cl. 16.6.4, por sua vez, dispõe que:

“A Tarifa de Pedágio, em cada praça, será revisada anualmente, a partir da primeira Revisão Ordinária, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:

$$TP = TCP \times TBP \times (1 + \sum PTH) \times IRT \times (1 - D) + (FCM \times IRT) + C$$

Onde:

TP: Tarifa de Pedágio;

TCP: Trecho de Cobertura de cada Praça, conforme Tabela 1 do Anexo 13;

TBP: Tarifa Básica de Pedágio;

PTH: Pesos do TH específico associado a cada praça de pedágio a ser aplicado na Reclassificação Tarifária, conforme Tabela 2 do Anexo 13;

IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio;

D: Fator D, na hipótese de exceder 5% (cinco por cento);

C: Fator C; e

FCM: Fluxo de Caixa Marginal"

A compensação do DUF em periodicidade anual não captura os efeitos do DUF sobre a necessidade de capital de giro da Concessionária, o que resulta na oneração do seu fluxo de caixa sem o devido equacionamento. Nesse sentido, solicitamos que as compensações do DUF ocorram em periodicidade mensal, em linha com projetos de concessões rodoviárias de sucesso da ANTT - Lote 2 de Rodovias do Paraná e BR-040 (BH-JF), por exemplo. Caso as compensações sejam anuais, favor esclarecer onde está precificada, no modelo econômico-financeiro do EVTEA, a necessidade de capital de giro da Concessionária decorrente do DUF até sua efetiva compensação, no ano seguinte.

**Resposta:** A minuta de contrato de concessão dispõe, em sua subcláusula 19.4.2, que a Concessionária já considerou os efeitos estimados do DUF em sua proposta, os quais constam no MEF. As compensações serão feitas apenas na proporção do que variar em relação ao percentual estimado de receita não auferida em função da incidência do desconto, minimizando o impacto ao capital de giro da Concessionária.

#### **8. Cl. 19.5.2, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

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

(i) fornecer as informações necessárias para o preenchimento dos autos de infração, para fins de aplicação das penalidades previstas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), provendo sistema de apoio ao processamento de infrações que permita a integração aos sistemas da ANTT e o preenchimento e lavratura eletrônicos da infração;

(ii) arcar com os custos e providências relativas à postagem dos autos de infração lavrados pela ANTT em função da evasão ou não pagamento da Tarifa de Pedágio, cuja correspondência poderá ser enviada conjuntamente a cobrança relativa aos valores devidos pelo usuário, caso não seja possível a adoção de meios eletrônicos para pagamento;"

Considerando o regramento e obrigações da Lei nº 13.709/2018 (Lei Geral de Proteção de Dados - LGPD) aplicáveis ao tratamento de dados pessoais, inclusive nos meios digitais, por pessoa natural ou por pessoa jurídica de direito público ou privado, favor esclarecer quais serão os procedimentos adotados pela ANTT para assegurar que o tratamento de dados pessoais de usuários do Sistema Rodoviário, necessário às atividades previstas nos subitens "i" e "ii" acima para apoio na lavratura de autos de infração e cobrança de multas emitidas, será realizado de maneira conforme à LGPD..

**Resposta:** O tratamento dos dados deverá seguir os termos da Lei Geral de Proteção de Dados e a regulamentação da ANTT.

#### **9. Cl. 22.2.3.iii, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

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

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

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

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

(iii) os impactos positivos e negativos resultantes da implementação de um sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow, ou outro sistema que possa surgir, por determinação do Poder Concedente, incluindo o comprovado aumento de receita e de evasão, são riscos alocados ao Poder Concedente;”14 dia

Favor confirmar o entendimento de que os impactos positivos e negativos resultantes da implementação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow serão riscos alocados ao Poder Concedente, independentemente da iniciativa da proposição, uma vez que tal implantação depende de definição de vantajosidade do sistema e aprovação da sua implementação na Concessão pela ANTT.

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

#### **10. Cl. 12.1, 12.2, 12.3 e 27.6.2, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

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

12.1.1 compensações decorrentes da adesão pela Concessionária ao Mecanismo de Proteção Cambial ou ao Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo;

12.1.2 compensações decorrentes do acionamento do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda;

12.1.3 compensações decorrentes do Desconto de Usuário Frequente;

12.1.4 recomposições do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão;

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

12.1.6 pagamento de indenizações em função da extinção da Concessão; e

**12.1.7 realização de ações voltadas ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente, à redução das emissões de gases de efeito estufa, ao meio ambiente e à responsabilidade social, além daquelas estabelecidas explicitamente neste Contrato, e em conformidade com a regulamentação da ANTT.**

12.2 Será destinado à Conta de Retenção o valor correspondente a 2% (dois por cento) da Receita Bruta ao longo de todo o Prazo da Concessão, podendo ser ajustado em razão da aplicação dos mecanismos contratuais e dos fatores de reequilíbrio, na forma prevista no Contrato.

12.2.1 Na hipótese de não adesão ao Mecanismo de Proteção Cambial, a Conta de Retenção deverá ser encerrada pelo Banco Depositário, e os recursos deverão ser destinados diretamente à Conta de Ajuste.

12.3 Será destinado à Conta de Ajuste: (...)

(ii) o valor correspondente à alíquota sobre a Receita Bruta resultante da aplicação da seguinte fórmula:  
 $Alíquota\ RV = D - A - E (...)$

12.3.3 Caso a alíquota resultante da aplicação da fórmula constante do item (ii) da subcláusula 12.3 seja negativa, o seu valor será deduzido da alíquota de que trata a subcláusula 12.2.

12.3.4 Caso a alíquota resultante da aplicação da dedução prevista na subcláusula 12.3.3 seja negativa, os efeitos deverão incidir diretamente sobre a Tarifa de Pedágio.

12.3.5 Caso o valor de Fator D incidente sobre a Alíquota RV supere 5% (cinco por cento), o excedente de Fator D incidirá diretamente sobre a Tarifa de Pedágio calculada na forma da subcláusula 19.7.

**27.6.2 As ações propostas no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT deverão ser implementadas pela Concessionária com recursos vinculados depositados na Conta de Ajuste."**

O Modelo Econômico-Financeiro disponibilizado na página do Projeto prevê, na aba "VLR\_Referência" referente aos valores da Minuta do Contrato de Concessão, a destinação do percentual de 1% para Infraestrutura Resiliente e de 1% para a Alíquota de Recursos Vinculados.

Arelado a isso, a Deliberação nº 29/2024, referente a voto encaminhado pela SUCON-ANTT à Diretoria Colegiada da ANTT sobre a aprovação do Edital, dispõe que **"Foi considerado também a verba de 1% para Infraestrutura Resiliente visando a redução de emissão de gases de efeito estufa (GEE) ao meio ambiente durante a execução contratual por meio do parceiro privado.** Essa decisão decorreu da solicitação feita no OFÍCIO Nº 1585/2023/SNTR, que preconiza que todos os contratos de concessão de rodovia sejam previstos cláusula específica que trate de estratégia, estudo e atuação das concessionárias para sustentabilidade ambiental e infraestrutura resiliente em valores de cerca de R\$ 259 milhões".

Em vista do exposto, favor esclarecer:

1. Entendemos que durante o prazo da Concessão o percentual de 1% dos recursos da Conta Centralizadora deverá ser repassado à Conta de Ajuste para as finalidades previstas na Cl.12.1.7 e custeio das ações previstas na Cl. 27.6.2. Está correto o entendimento?

2. Com base na hipótese prevista na Cl. 12.2.1, atrelada ao mecanismo de cálculo previsto na Cl. 12.3, é possível que em determinado ano da Concessão, o percentual resultante de Recursos Vinculados destinados à Conta de Ajuste exclusivamente para as finalidades das Cl. 12.1.1 a 12.1.6, após a aplicação da Alíquota RV, seja igual a 0. Está correto o entendimento?

3. Caso a resposta ao item 2 acima seja positiva, entendemos que nos anos da Concessão subsequentes à aferição do percentual de Recursos Vinculados resultante igual a 0, não haverá repasse de recursos da Conta Centralizadora à Conta de Ajuste destinados exclusivamente às finalidades das Cl. 12.1.1 a 12.1.6, ressalvados os recursos específicos destinados às finalidades previstas nas Cl.12.1.7 e 27.6.2, o que poderá comprometer a composição do Saldo da Concessão e gerar exposição de caixa ao projeto caso a referida situação hipotética se perdure. Em vista disso, em caso de indisponibilidade de caixa na Conta de Ajuste e de Saldo da Concessão, favor esclarecer como serão asseguradas as finalidades indicadas nas Cl. 12.1.1 a 12.1.6, indicando os mecanismos alternativos/complementares a serem adotados para as compensações e providências em cada um dos casos elencados.

4. Caso a resposta ao item 2 acima seja negativa, entendemos que o percentual mínimo de Recursos Vinculados aplicável durante os anos da Concessão será de 2%, sendo que 1% dos recursos da Conta Centralizadora deverá ser repassado à Conta de Ajuste para as finalidades previstas na Cl.12.1.7 e custeio das ações previstas na Cl. 27.6.2, e 1% de tais recursos serão para as finalidades indicadas nas Cl. 12.1.1 a 12.1.6, de modo que a Alíquota RV calculada nos termos da Cl. 12.3 incidirá sobre o excedente do percentual mínimo de 2%. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer.

5. De acordo com a Cl. 12.3.4, "Caso a alíquota resultante da aplicação da dedução prevista na subcláusula 12.3.3 seja negativa, os **efeitos deverão incidir diretamente sobre a Tarifa de Pedágio.**"

Favor confirmar o entendimento de que a referida alíquota negativa resultante da dedução será aplicada

à Tarifa de Pedágio, calculada nos termos da Cl. 19.6.4, e fornecer parâmetros objetivos e/ou fórmulas matemáticas descrevendo como exatamente incidirão os efeitos sobre a Tarifa de Pedágio na hipótese da Cl. 12.3.4.

**Resposta:** Os entendimentos estão parcialmente corretos. Os Recursos Vinculados previstos no Contrato de Concessão, que totalizam 2% da Receita Bruta, poderão ser utilizados para qualquer das hipóteses elencadas na cláusula 12.1, conforme decisão do Poder Concedente, sem qualquer segregação entre os montantes que serão destinados às alternativas contidas nas subcláusulas 12.1.1 a 12.1.6 e à alternativa contida na subcláusula 12.1.7. Adicionalmente, destaca-se que o detalhamento da forma de utilização do Saldo da Concessão para os fins previstos na subcláusula 12.1.7 será objeto de regulamentação específica da ANTT. No tocante à fórmula contida na subcláusula 12.3(ii), que prevê a incidência dos Fatores A, D e E na alíquota de Recursos Vinculados da concessão, caso os montantes de Fator A e E da concessão superem o Fator D aplicado anualmente acrescido da alíquota original de 2% de Recursos Vinculados, o fluxo de transferências de recursos da Conta Centralizadora à Conta de Ajuste do projeto poderá ser interrompido. Caso o valor resultante da alíquota seja negativo, o ajuste será feito na Tarifa de Pedágio, da mesma forma disposta na fórmula da subcláusula 19.6.4 para o Fator D, nos casos em que este exceder 5%. Por fim, caso o valor da alíquota de recursos vinculados seja zerado, a minuta de Contrato e seus Anexos já dispõem em cláusulas específicas sobre as formas alternativas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em caso de não haver Saldo da Concessão disponível. Caso tal previsão não esteja clara, esclarece-se que as compensações poderão ser feita por meio da alteração das tarifas de pedágio praticadas.

#### **11. Item 7.10, Edital**

O item 7.10 do Edital dispõe que “A garantia de proposta não poderá conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pelo tomador da garantia relativamente à participação no Leilão, observadas eventuais exceções previstas nos atos normativos da SUSEP”.

O seguro-garantia é atualmente regulamentado pela Circular SUSEP nº 662/2022. Esta norma, acompanhando as tendências do mercado securitário, conferiu maior liberdade negocial e contratual às partes do contrato de seguro, deixando a definição das condições do clausulado sujeita à negociação entre as partes - ao contrário da Circular SUSEP nº 477/2013, por ela revogada, que trazia maior rigidez e clausulado padrão de observância mandatória para as contratações de seguro-garantia. Nesse sentido, a Circular SUSEP nº 662/2022 busca dispor sobre disposições gerais e diretrizes e estipula, no art. 24, que determinados riscos devem ser considerados excluídos da cobertura das apólices de seguro-garantia, sem prejuízo de outros que possam vir a ser negociados entre as partes.

Considerando a realidade do mercado securitário e as disposições da Circular SUSEP nº 662/2022, que garante à seguradora a prerrogativa de considerar determinados riscos como excluídos, entendemos que será admitida a apresentação de apólices de seguro-garantia que contenham previsão de riscos excluídos, sendo vedadas cláusulas excludentes de responsabilidades contraídas pelo tomador relativamente à participação no Leilão que contrariarem a regulamentação aplicável a seguro-garantia.

Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer.

**Resposta:** Sim, o entendimento está correto. As apólices não poderão conter cláusula de exclusão de responsabilidade que não decorram de exigência legal ou regulamentar, observados os modelos padrão, se existentes, definidos em regulação expedida pela SUSEP.

Somente serão admitidas exclusões de responsabilidade que sejam impostas por exigência legal ou regulamentar, não sendo admitidas exclusões de responsabilidade que, embora admitidas pelas normas ou regulação vigentes, não sejam de inserção compulsória/obrigatória nos documentos de garantia e seguros.

## **12. Item 6.F, Anexo 5 do Edital**

De acordo com o item 6.F do Anexo 5 do Edital, quando a Proponente for fundo de investimento, deverá apresentar “Comprovação de que o fundo de investimentos se encontra devidamente autorizado a participar do Leilão e que o seu administrador pode representá-lo em todos os atos e para todos os efeitos do Leilão, assumindo em nome do fundo de investimentos todas as obrigações e direitos que decorrem do Leilão.”

Contudo, entendemos que o fundo de investimento Proponente deverá ser representado na forma prevista em seu regulamento, devidamente registrado perante a CVM, de modo que poderá ser representado pelo administrador ou gestor, a depender do regramento de representação previsto nos termos de seu regulamento. Está correto o entendimento?

Em caso negativo, favor esclarecer qual o fundamento normativo para a exigência de representação de fundo de investimento exclusivamente pelo seus administradores, a despeito do regramento previsto em seu regulamento registrado na CVM.

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

## **13. Itens 16.3.III e 16.3.VIII.d, Edital Item 16.E e 16.F, Anexo 5 do Edital**

O Edital fixa dentre as condições precedentes à assinatura do Contrato de Concessão previstas no item 16.3 o seguinte:

“III. minuta do estatuto social da SPE que não deverá conter disposições que sejam contrárias a este Edital e à minuta do Contrato e seus respectivos Anexos;

VIII. descrição da estrutura acionária e de gestão considerada para a SPE, contendo: (...) d) cópia dos acordos de acionistas da SPE, quando aplicável;”.

Ocorre que nos itens 16.E e 16.F do Anexo 5 do Edital (“Outros Documentos”) está prevista a exigência de apresentação dos mesmos documentos, nestes termos, respectivamente:

“Minuta do estatuto social da SPE que deverá conter disposições que não sejam contrárias a este Edital e à Minuta do Contrato e seus Anexos respectivos”; e

“Minuta de eventuais acordos entre os futuros acionistas da SPE”.

Considerando que a elaboração das minutas de estatuto social da SPE e a formalização de eventuais acordos de acionistas são providências necessárias apenas na hipótese de a Licitante se sagrar vencedora do certame, atreladas à constituição da SPE para a assinatura do Contrato de Concessão e que não atestam a qualificação jurídica, técnica, econômico-financeira ou de regularidade fiscal das licitantes, entendemos que a exigência de apresentação dos documentos previstos nos itens 16.E e 16.F do Anexo 5 do Edital no volume dos Documentos de Qualificação não será aplicável na fase de habilitação.

Com isso, a referida apresentação do estatuto social da SPE compatível com o Edital e cópia dos acordos de acionistas (se aplicável) serão exclusivamente condições precedentes à assinatura do Contrato de Concessão. Está correto o entendimento?

Em caso negativo, favor esclarecer o fundamento legal para a exigência de apresentação dos documentos previstos nos itens 16.E e 16.F do Anexo 5 do Edital, considerando que tal exigência ocasionará despesas adicionais aos licitantes para elaboração de documentos necessários apenas na fase seguinte do processo licitatório e que sequer possuem relação com algum dos requisitos de habilitação previstos na legislação aplicável.

**Resposta:** Não, o entendimento não está correto. As minutas devem ser enviadas conforme os termos previstos no Edital, uma vez que o texto editalício é claro em expressar a indispensabilidade da apresentação dos documentos em ambos os momentos.

#### **14. Item 8, Anexo 5 do Edital**

O Anexo 5 do Edital dispõe que:

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

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

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

C) Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Nacional, por meio da apresentação da Certidão Negativa (ou Positiva com Efeitos de Negativa) de Débitos Relativos a Tributos Federais e a Dívida Ativa da União. No caso de fundo de investimentos, o documento exigido deverá ser apresentado em nome do administrador.

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

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

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

Como se vê, para a comprovação da regularidade fiscal, social e trabalhista de fundos de investimento proponentes o Edital exige a apresentação de documentos em nome do administrador do fundo de investimento.

Nos termos da Resolução nº 175/2022 da CVM, os administradores figuram como “prestadores de serviços essenciais”, com responsabilidades passivas específicas, que não guardam qualquer relação com o objeto da Concessão. O administrador não figurará como parte da contratação objeto do Edital, tampouco será responsável pelo desempenho de incumbências contratuais do fundo de investimento, na condição de licitante.

Por outro lado, a Lei Federal nº 14.133/2021, em seu art. 68, §1º, dispõe que os documentos comprobatórios da regularidade fiscal, social e trabalhista de licitantes “poderão ser substituídos

ou supridos, no todo ou em parte, por outros meios hábeis a comprovar a regularidade do licitante, inclusive por meio eletrônico”, conforme o caso concreto.

Considerando que os fundos de investimento, conforme previsto na regulamentação em vigor, são responsáveis pelas obrigações por si assumidas, entendemos que os documentos previstos no item 8 do Anexo 5 do Edital deverão ser apresentados em nome do fundo de investimento proponente, na condição de licitante.

Caso não seja possível a emissão do documento, em virtude da natureza jurídica do fundo de investimento - como é o caso da Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas, já que fundos de investimento não podem ter vínculo empregatício, mas apenas prestadores de serviço essenciais, conforme Resolução nº 175/2022 da CVM -, entendemos que será admitida a apresentação de declaração ou documento equivalente, nos termos do art. 68, §1º da Lei Federal nº 14.133/2021, firmado pelo representante legal do fundo proponente, conforme a regra de representação prevista em seu respectivo regulamento, sob as penas da lei, que ateste a sua regularidade perante o requisito de habilitação fiscal, social e trabalhista em questão.

Estão corretos os entendimentos?

Em caso negativo, favor esclarecer o fundamento normativo para se exigir os referidos documentos de habilitação fiscal, social e trabalhista em nome do administrador do fundo proponente, que, como dito, não figura como licitante, tampouco possui relação com as finalidades e obrigações da Concessão.

**Resposta:** 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.

#### **15. Cl. 6.2.8, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“6.2.8 A Concessionária deverá submeter à ANTT, no prazo máximo de 6 (seis) meses da Data da Assunção, o programa de realocação de ocupações, observada a regulamentação da ANTT, caso existente, contendo as ações necessárias para o cumprimento das metas de regularização e desocupação da Concessão, que deverão ser executadas nos prazos descritos no PER, em conformidade com as diretrizes estabelecidas pela Portaria MInfra nº 270, de 3 de março de 2021.” Para a devida avaliação das obrigações da Concessionária e correta precificação das propostas pelas licitantes, favor disponibilizar a Portaria MInfra nº 270, de 3 de março de 2021 na página do projeto..

**Resposta:** A Portaria pode ser acessada por meio do endereço

<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-270-de-3-de-marco-de-2021-306483793>.

#### **16. Alterações BR-381**

O documento disponibilizado pela ANTT na página do projeto com resumo esquemático das alterações promovidas com a republicação do Projeto – arquivo “Alterações BR-381” – dispõe que: “Infraestrutura Resiliente:

Foi incluído o percentual de 1% da Receita Bruta para ser aplicado no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental, em atendimento ao Ofício nº 1585/2023/SNTR”

Considerando a indisponibilidade do acesso público ao documento e para a devida avaliação das obrigações da Concessionária e correta precificação das propostas pelas licitantes, favor disponibilizar o referido Ofício nº 1585/2023/SNTR na página do projeto.

**Resposta:** O Ofício nº 1585/2023/SNTR será disponibilizado na página do certame.

**17. Cl. 8.8.1.ii, Minuta do Contrato de Concessão Anexo 17 da Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“8.8.1 A execução das obras executadas na Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH e listadas no Anexo 16 é de responsabilidade do DNIT, sendo transferidas à Concessionária após sua conclusão total ou parcial, observadas as disposições contidas nesta subcláusula.

(i) A Concessionária será responsável pela implantação das obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais nos subtrechos da RMBH a partir da Data de Assunção, de acordo com os prazos e parâmetros definidos no PER.

(ii) A gestão dos subtrechos da RMBH se dará nos termos do Anexo 17.”

Considerando que no Anexo 17 da Minuta do Contrato de Concessão está disposto que “Este Anexo será disponibilizado separadamente”, favor disponibilizar o referido Anexo 17 para a devida avaliação das obrigações da Concessionária e correta precificação das propostas pelas licitantes.

**Resposta:** O Anexo 17 será disponibilizado no sítio eletrônico da ANTT: [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br) – Rodovias. Destaca-se que tal anexo não criará qualquer responsabilidade adicional à Concessionária, tendo por objetivo apenas consolidar as obrigações já estabelecidas na subcláusula 8.8.1. da minuta de Contrato.

**18. Cl. 6.2.5, Minuta do Contrato de Concessão Anexo 18 - Acordo Judicial**

De acordo com a Cl. 6.2.5, Minuta do Contrato de Concessão:

“A Concessionária deverá cumprir as obrigações e diretrizes previstas no Acordo Judicial constante do Anexo 18 a este Contrato, no trecho que será inicialmente arrolado e transferido a ela.

(i) As obrigações previstas no Acordo Judicial localizadas no trecho correspondente às Obras Previstas do Poder Concedente executadas na Região Metropolitana de Belo Horizonte não serão de responsabilidade da Concessionária.”

Nos autos do processo nº 0057367.09.2013.4.01.3800 indicado no Anexo 18, consta a Ata de Audiência (fls. 15.139-15.142) de 21/02/2020, em que restou homologado, dentre outras disposições, o seguinte: “As partes acordaram que o Termo de Acordo submetido às fls. 14.962/15.097 deve ter os seguintes acréscimos expressos: a) O DNIT se compromete a indicar na Lei Orçamentária para o próximo exercício a alocação de R\$

10.000.000,00 (dez milhões de reais) a serem executados com depósito em conta judicial do Programa, como forma de dar início aos trabalhos de reassentamento da Vila da Luz; (...) c) O DNIT reafirma todas as suas obrigações constantes do Acordo de 2014;”

Em vista disso, favor esclarecer:

1. Favor confirmar o entendimento de que o Acordo Judicial referente ao Anexo 18 do Contrato é aquele homologado nos termos da Ata de Audiência de fls. 15.139-15.142 do processo nº 0057367.09.2013.4.01.3800, atualmente aos cuidados da 6ª Vara Federal Cível da SSJ de Belo Horizonte do Tribunal Regional Federal da 6ª Região;

2. Favor informar o status do cumprimento pelo DNIT das determinações previstas na referida Ata de Audiência, indicadas nos itens “a)” e “c)” acima.

3. Favor esclarecer se houveram novas determinações desde a homologação dessa Ata de Audiência que possam impactar em alguma medida as obrigações da futura Concessionária.

**Resposta:** 1) Sim, o entendimento está correto. O acordo judicial do anexo 18 refere-se ao processo judicial de nº 0057367.09.2013.4.01.3800.

2) No tocante às obrigações assumidas, o DNIT foi diligenciado pelo Ministério dos Transportes a prestar informações e confirmou ter efetuado depósito de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões) em conta judicial vinculada à Ação Civil Pública. Quanto ao item "c" da ata de audiência, trata-se apenas de ratificação do DNIT, de forma que não existem esclarecimentos a serem prestados.

3) Por fim, quanto ao item 3), esclarece-se que não houve novas determinações após a homologação do Acordo. No entanto, há tratativas em andamento, por parte do Ministério dos Transportes, para adequação do Acordo Judicial às obrigações contratuais assumidas pela futura Concessionária, conforme disposto na subcláusula 6.2.5 da minuta de Contrato, que exclui da responsabilidade da Concessionária o trecho da RMBH que não será inicialmente arrolado e transferido a ela.

#### **19. Item 3.2.9.1, PER Volume I Modelo econômico-financeiro**

De acordo com o item 3.2.9.1.b.i do PER Volume I, caberá à Concessionária atender aos parâmetros mínimos estabelecidos na Tabela “Medidas mínimas para pistas novas adjacentes”. Essa Tabela traz em sua legenda as seguintes disposições: “

\* Exclusivamente para pistas do tipo FAPS existentes e novas, será admitida a largura para o acostamento externo de 1,20m. Esta possibilidade vale para apenas um dos sentidos do tráfego.

\*\* Largura mínima absoluta deverá ser considerada como a soma dos elementos: largura mínima dos acostamentos internos de ambos os lados e largura mínima dos elementos de proteção e segurança, onde aplicável.

\*\*\* Nos casos de PD, em segmentos com comprovada restrição de ordem técnica para implantação do canteiro central e/ou onde houver coincidência de FAPS nos dois sentidos de tráfego, valores inferiores para a largura do canteiro central poderão ser adotados (...) “Devem ainda ser atendidos todos os requisitos normativos referentes a adoção de dispositivos de contenção viária”.

Não identificamos rubrica específica no Modelo econômico-financeiro do projeto para a obrigação de implantação dos referidos dispositivos de contenção viária, através de separador central normatizado em pistas duplas onde houver coincidência de Faixas Adicionais em Pista Simples (“FAPS”). Solicitamos esclarecer em qual item do Modelo Econômico-Financeiro foram considerados os custos referentes à hipótese descrita acima.

**Resposta:** Por meio do projeto funcional disponibilizado podem ser identificados os componentes geométricos das seções projetadas, que estão aderentes ao Modelo Econômico-Financeiro. Entretanto, cabe ressaltar que, conforme dispõe a subcláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo apenas referenciais. Além disso, de acordo com a subcláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Deverá a concessionária elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento dos Parâmetros de Desempenho contidos no PER. Vale ressaltar que, com relação a estes casos de implantação de dispositivos de contenção viária, na modelagem constam apenas 1,2 km de implantação de FAPS com coincidência nos dois sentidos

do tráfego (multifaixas), onde não foi previsto canteiro central e nem dispositivo de contenção viária. São os segmentos (13, 14, 23, 24, 26, 27, 29, 30) que possuem extensão de: 350 m; 220 m; 460 m e 200 m. Ou seja, esses trechos não atendem ao parâmetro do PER e, também, devido à sua pequena extensão, caso seja implantado o separador central, podem se tornar pontos críticos de acidentes. Diante disso, entende-se tais trechos como exceção no âmbito do PER, não devendo ser implantado canteiro central ou separador central rígido.

**20. 9.1.4, Edital Item 8, Tabela VI, “G”, do Anexo 5 do Edital**

De acordo com o Edital: “9.1.4 Os Representantes Credenciados deverão firmar todas as declarações e documentos referidos neste Edital, inclusive o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente.”

Entendemos que a declaração referida no Item 8, Tabela VI, “G”, do Anexo 5 do Edital poderá ser subscrita pelo representante credenciado da Proponente. Está correto o entendimento?

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

**21. Cl. 8.3.2, Minuta do Contrato de Concessão**

De acordo com a cláusula 8.3.2 da Minuta do Contrato de Concessão, “Retornos adicionais em nível eventualmente necessários deverão ser contemplados no projeto de ampliação de capacidade conforme previsto no PER e no Escopo para atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos da Frente de Serviços Operacionais, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.”

Favor confirmar o entendimento de que o planejamento da implantação de retornos adicionais ficará a cargo da Concessionária, que por sua vez deverá realizá-lo tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho da Frente de Serviços Operacionais previstos PER.

A ANTT confirmou esse entendimento no âmbito do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 02/2023, vide Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, esclarecimento nº 6, protocolo nº 50500.233691/2023-68.

**Resposta:** O entendimento está correto. Conforme dispõe a subcláusula 8.3.2 da minuta de Contrato, "Retornos adicionais em nível eventualmente necessários deverão ser contemplados no projeto de ampliação de capacidade conforme previsto no PER e no Escopo para atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos da Frente de Serviços Operacionais, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato".

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

A subcláusula 8.7.7.(i) da Minuta do Contrato de Concessão dispõe que no “No prazo de 2 (dois) meses, contados da data de recebimento da comunicação da Concessionária, a ANTT deverá determinar as medidas que serão adotadas para saneamento dos Vícios Construtivos observados nos bens transferidos à Concessionária”.

Entendemos, para os fins dessa subcláusula, que a Concessionária será responsável pela implementação das medidas indicadas pela ANTT para saneamento dos Vícios Construtivos, mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 8.7.2.(i). Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento no âmbito do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 02/2023, vide Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, esclarecimento

nº 7, protocolo nº 50500.233691/2023-68, ao dispor que: “O entendimento está parcialmente correto. As obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das obras supervenientes não previstas inicialmente no contrato ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal, nos termos das subcláusula 8.7. (...)”

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

### **23. Item 4.3.5, Anexo 15 da Minuta do Contrato de Concessão Item 5.3 do Anexo 10 da Minuta do Contrato de Concessão**

Em caso de atrasos não imputáveis à Concessionária para a efetivar a compensação decorrente do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, do Mecanismo de Compartilhamento de Risco Cambial, do Mecanismo de Mitigação de Risco de Receita, e da compensação de DUF, a Concessionária terá direito a reequilíbrio econômico-financeiro.

Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento no âmbito do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 02/2023, vide Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, esclarecimento nº 15, protocolo nº 50500.226091/2023-43, ao dispor que: “(...) A eventual não observância desses regramentos por motivos imputáveis exclusivamente ao Poder Concedente ensejará direito a reequilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária em caso de materialidade dos seus efeitos”.

**Resposta:** Esclarece-se que o item 19.7 do contrato estabelece a realização, no âmbito da Revisão Ordinária, da compensação do DUF, Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita e do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, conforme os regramentos previstos, respectivamente, nos anexos contratuais de números 12, 14 e 15. A regra de compensação do mecanismo de proteção cambial, por sua vez, consta do anexo 11 do contrato. A eventual não observância desses regramentos por motivos imputáveis exclusivamente ao Poder Concedente ensejará direito a reequilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária em caso de materialidade dos seus efeitos.

### **24. Item 3.2.4, PER Volume I**

O item 3.2.4 do PER Volume I dispõe, para o conjunto de obras afetas aos contornos em trechos urbanos, que as “alternativas de traçado serão analisadas pela ANTT, podendo ser submetidas ao Processo de Participação e Controle Social para colher contribuições quanto à sua definição”.

Assim, entendemos que a submissão das alternativas de traçado a Processo de Participação e Controle Social será facultativa, a depender do caso concreto. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento no âmbito do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 02/2023, vide Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, esclarecimento nº 8, protocolo nº 50500.233691/2023-68.

**Resposta:** Não, o entendimento não está correto. Nos termos da subcláusula 8.6.3 (ii) da minuta de Contrato, o EVTEA relativo ao Contorno Alternativo deverá ser submetido a Processo de Participação e Controle Social, que é regulamentado por meio da Resolução nº 6.020 de 20 de julho de 2023.

#### **25. Item 3.2.4, PER Volume I**

O item 3.2.4 do PER Volume I dispõe, para o conjunto de obras afetas aos contornos em trechos urbanos, que “Decidindo a ANTT pela inclusão do trecho de contorno alternativo, a concessionária deverá apresentar dois projetos executivos – do trecho originalmente previsto e do contorno –, no prazo de 12 meses, para análise”.

Entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventuais atrasos da ANTT na aprovação dos referidos projetos executivos, caso estes tenham sido apresentados em conformidade com as Normas Técnicas aplicáveis e no prazo indicado no item 3.2.4 do PER. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento no âmbito do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 02/2023, vide Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, esclarecimento nº 9, protocolo nº 50500.233691/2023-68.

**Resposta:** Sim, o entendimento está correto, devendo ser observada, além do prazo indicado, a regulamentação vigente.

#### **26. Cl. 16.11.1.(i), Minuta do Contrato de Concessão**

Nos termos da cláusula 16.11.1. “i”, da Minuta do Contrato, é estabelecido o dever de a Concessionária em efetuar o pagamento de verba para segurança no trânsito, no montante anual de R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais), a ser atualizado pelo IRT.

Entendemos que o referido no montante não está incluído qualquer valor a ser destinado à Polícia Rodoviária Federal (“PRF”).

Com isso, não haveria obrigações pecuniárias da Concessionária a serem adimplidas face a essa instituição.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 49 do Protocolo 50500.089065/2021-66) e à BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 67 do Protocolo 50500.025006/2022-41), bem como ao Lote 1 das Rodovias do Paraná, a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Resposta:** O entendimento está parcialmente correto. Não existe destinação direta dos recursos provenientes da Verba de Segurança no Trânsito à Polícia Rodoviária Federal (PRF) ou qualquer outro órgão, considerando as previsões da subcláusula 16.11. Contudo, a aplicação dos recursos poderá ser disciplinada pela ANTT nos termos do item (ii) da subcláusula 16.11.1, podendo ter destinação relacionada à PRF ou outro órgão.

## **27. Anexo 15 da Minuta do Contrato de Concessão Item 5.3 do Anexo 10 da Minuta do Contrato de Concessão**

Entendemos que o procedimento a ser conduzido desde o envio da Notificação de Compensação Setorial pela ANTT ao Banco Depositário e a efetiva transferência do Saldo de Compensação apurado em favor da Concessionária, nos termos e hipóteses do Anexo 15 do Contrato, observará o prazo previsto na cláusula 5.3 da Minuta do Contrato de Administração das Contas da Concessão. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento no âmbito do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 02/2023, vide Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, esclarecimento nº 14, protocolo nº 50500.226091/2023-43.

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

## **28. Cl. 19.1.4, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “19.1.4 A implantação das praças de pedágio de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, por meio de Termo de Vistoria, a ser emitido pela ANTT em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação”.

Sobre o tema, a ANTT em outro projeto recente, a saber, no procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 01/2018 para concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/RS, firmou o seguinte entendimento - reiterado em Ata de Respostas aos Pedido de Esclarecimentos publicada no processo licitatório referente ao Edital de Concessão nº 02/2023 (esclarecimento nº 11, protocolo nº 50500.226091/2023-43) -, conforme Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento divulgada no site da Agência:

“Minuta do Contrato, Cláusula 17.1

129. Se demonstrado o cumprimento de todas as obrigações pela Concessionária ou comprovado a arbitrariedade ou desídia da ANTT para não ofertar o termo de vistoria ou restringir de outra maneira o início da cobrança das praças de pedágio, entende-se que a Concessionária terá direito a indenização pelo prazo da mora da ANTT em expedir o ato de autorização. Confirma este entendimento?

O entendimento não está correto. Se descumprido o prazo previsto na subcláusula 17.1.1 (i) do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que seja comprovada a responsabilidade do Poder Concedente.

Minuta do Contrato, Cláusulas 17.2.2; 17.2.2; 17.2.3 e 17.2.4 130. Se demonstrado o cumprimento de todas as obrigações pela Concessionária ou comprovado a arbitrariedade ou desídia, comprovada com o descumprimento do prazo imposto à ANTT, para não ofertar o termo de vistoria ou restringir o recebimento dos Trabalhos Iniciais, entende-se que a Concessionária terá direito a indenização pelo prazo da mora da ANTT, desde que comprovado o prejuízo da Concessionária. Confirma este entendimento?

O entendimento não está correto. Se descumprido o prazo previsto nas subcláusulas 17.2.2, 17.2.3 e 17.2.4 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que seja comprovada a responsabilidade do Poder Concedente. Minuta do Contrato, Cláusulas 17.3.2 e 17.3.3

131. Se demonstrado o cumprimento de todas as obrigações pela Concessionária ou comprovado a arbitrariedade ou desídia da ANTT para não ofertar o termo de vistoria ou restringir de outra maneira o início da cobrança das praças de pedágio, entende-se que a Concessionária terá direito

a indenização pelo prazo da mora da ANTT em expedir o ato de autorização. Confirma este entendimento?

O entendimento não está correto. Se descumprido o prazo previsto nas subcláusulas 17.3.2 e 17.3.3 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que seja comprovada a responsabilidade do Poder Concedente”.

Em vista disso, entendemos que em caso de descumprimento do prazo concedido à ANTT para emissão do Termo de Vistoria, por motivo não imputável à Concessionária, caberá reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?

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

**29. Item 3.2.9.2.d, PER Volume I**

O Item 3.2.9.2. “d” do PER Volume I, referente aos Parâmetros Técnicos das Obras de Melhorias aplicáveis às Vias Marginais, não apresenta a descrição da seção transversal típica para vias marginais de uma faixa.

Favor esclarecer as características da seção transversal típica das vias marginais do Sistema Rodoviário, a serem observadas pela Concessionária quando da implementação.

**Resposta:** A configuração da seção transversal das vias marginais está descrita no PER Volume I, item 3.2.9.2, subitem d.

**30. Item 3.1.4, PER Volume I Item 3.2.1, PER Volume II Modelo econômico-financeiro**

O item 3.1.4 do PER Volume I dispõe sobre as providências relacionadas aos Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (“OACs”). Já o item 3.2, PER Volume II, dispõe sobre as obras de ampliação da capacidade a serem realizadas no Sistema Rodoviário. Com a implantação das faixas adicionais e duplicações previstas no PER Volume II, ocorrerá aumento expressivo da área impermeável e, conseqüentemente, haverá aumento no volume das águas pluviais que serão encaminhadas aos elementos de drenagem existentes, notadamente nas OACs.

Tal situação demandará investimentos adicionais, executados pelo método não destrutivo, nas rodovias em operação. Não identificamos, contudo, rubrica específica para tais investimentos no Modelo Econômico-Financeiro.

Solicitamos esclarecer em qual item do Modelo econômico-financeiro foram considerados os custos referentes à hipótese de investimentos adicionais descrita acima.

**Resposta:** Para as obras de ampliação da capacidade existem rubricas referentes à disciplina de drenagem no Modelo Econômico-Financeiro, com a finalidade de suprir o atendimento aos parâmetros de desempenho estabelecidos no PER. Entretanto, cabe ressaltar que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Deverá a concessionária elaborar sua proposta tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho contidos no PER.

**31. Cl. 19.5.4, Minuta do Contrato de Concessão Itens 1.3 e 2.3.1, Anexo 6 da Minuta do Contrato de Concessão Anexo 12 da Minuta do Contrato de Concessão**

De acordo com o Anexo 6 do Contrato:

“1.3 O Fator C é aplicável para fins de reequilíbrio do Contrato, quando verificada a ampliação ou redução de receitas de pedágio ou extraordinárias ou a não utilização das verbas da Concessionária decorrentes dos seguintes eventos (rol exemplificativo):

1.3.1 Não utilização da totalidade das verbas anuais destinadas para Segurança no Trânsito, conforme previsto no Contrato;

1.3.2 Não utilização da totalidade das verbas com Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT, conforme previsto no Contrato;

1.3.3 Alteração de receitas com o arredondamento da Tarifa de Pedágio na forma prevista no Contrato;

1.3.4 Alteração de receitas decorrentes do atraso na aplicação do reajuste da Tarifa de Pedágio no período anterior;

1.3.5 Alteração de receitas decorrente da redução ou aumento da alíquota do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN e da alíquota do PIS e COFINS;

1.3.6 Alteração de receitas decorrente de decisão judicial que impossibilite a cobrança parcial ou total da Tarifa de Pedágio;

1.3.7 Eventual saldo de eventos de anos anteriores não compensados;

1.3.8 Alteração de receitas decorrentes da execução de obras e serviços fora do prazo previsto no PER;

1.3.9 Alteração de receitas decorrente da indenização, ao Poder Público, descrita na subcláusula 2.6 do Anexo 5 do Contrato de Concessão;

1.3.10 Compensação do Desconto de Usuário Frequente quando não houver saldo na Conta de Ajuste.

2.3.1 Os eventos previstos nos itens 1.3.1 a 1.3.5 deverão obrigatoriamente incidir sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte.”

Considerando o disposto acima, favor esclarecer:

1. Para a devida avaliação dos mecanismos de ajuste aplicáveis à Tarifa de Pedágio e correta precificação das propostas pelas licitantes, favor esclarecer o prazo máximo para incidência dos eventos previstos nos itens 1.3.6 a 1.3.10 sobre a Tarifa Básica de Pedágio através do Fator C.

2. De acordo com a Cl. 19.5.4 e regramento previsto no Anexo 12 da Minuta do Contrato de Concessão, a “Concessionária será compensada anualmente, no âmbito da Revisão Ordinária, pela variação da Receita Tarifária Líquida, deduzidos os Recursos Vinculados, decorrente da aplicação do Desconto de Usuário Frequente. (...) (iii) Caso, em determinado Ano de Concessão, a perda de Receita Tarifária em decorrência da aplicação do Desconto do Usuário Frequente supere o montante disponível na Conta de Ajuste, a ANTT deverá proceder à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio do ajuste do Fator C”.

Considerando o mecanismo de compensações anuais do Desconto de Usuário Frequente e a possibilidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro às partes por meio do ajuste do Fator C, entendemos que a tais compensações será aplicado o disposto no item 2.3.1 do Anexo 6. Está correto o entendimento? Em caso contrário, favor esclarecer.

**Resposta:** 1 – O Fator C correspondente aos eventos descritos nas subcláusulas 1.3.6 a 1.3.10 será aplicado na Revisão Ordinária subsequente à sua apuração. A regra contida na subcláusula 2.3.1

tem por objetivo estabelecer que a hipótese prevista na subcláusula 2.3 não é aplicável aos eventos descritos nas subcláusulas 1.1 a 1.5, de forma que a ANTT não poderá optar por diluir a incidência do saldo da Conta C referente a estes eventos para evitar grandes oscilações tarifárias. 2 - Sim, o entendimento está correto. Considerando a regra de compensação anual estabelecida na subcláusula 19.4.4 da minuta de contrato e o que dispõe a subcláusula 1.2.2, para o caso de compensação de DUF, é válido o disposto no item 2.3.1 do Anexo 6.

### **32. Item 2.3., Anexo 6 da Minuta do Contrato de Concessão**

De acordo com o item 2.3 do Anexo 6 da Minuta do Contrato de Concessão: “A ANTT determinará o montante da Conta C a ser utilizado no cálculo do Fator C que incidirá sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte, podendo optar por um montante inferior ao total do saldo da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias”.

Favor esclarecer em que consiste a “Conta C” mencionada no item acima - se uma conta gráfica, uma conta bancária ou outra alternativa - considerando que esta não se encontra prevista no Mecanismo de Contas da Concessão.

**Resposta:** A Conta C não é uma conta bancária, mas um mecanismo para aferição, cálculo e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente de eventos que gerem impacto exclusivamente sobre as receitas de pedágio da concessionária ou sobre verbas contratuais a serem processados mediante a utilização do Fator C, conforme disposto no art. 107 da Resolução ANTT nº 6.032/2023, que aprovou a terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias atinentes à gestão econômico-financeira dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária.

### **33. Item 2.3, Anexo 6 da Minuta do Contrato de Concessão**

O item 2.3 do Anexo 6 da Minuta do Contrato de Concessão dispõe que a “ANTT determinará o montante da Conta C a ser utilizado no cálculo do Fator C que incidirá sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte, podendo optar por um montante inferior ao total do saldo da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias”.

Para garantir a isonomia entre os licitantes e a correta precificação de suas propostas, favor esclarecer objetivamente o que se entende por grandes oscilações tarifárias, especificando os limites máximos e mínimos de oscilação que serão considerados para os fins do item 2.3 do Anexo 6.

**Resposta:** Os valores de Fator C que incidirão de forma concentrada ou não na Tarifa Básica de Pedágio dependerão da análise, por parte da ANTT, da conjuntura do contrato no momento da revisão ordinária, devendo ser observados aspectos como o patamar tarifário vigente e a ordem de grandeza dos impactos tarifários dos demais fatores incidentes na mesma revisão. Destaca-se que eventual Fator C não aplicado em uma determinada revisão ordinária será inserido na(s) revisão(ões) subsequente(s) com a devida correção.

### **34. Modelo econômico-financeiro; e Diagrama Unifilar**

Verifica-se informações conflitantes nos documentos disponibilizados pela ANTT, especificamente no que diz respeito à largura a ser observada para a faixa de domínio do Sistema Rodoviário.

No diagrama unifilar (Estudos de Viabilidade\Produto 2 - Cadastro Geral - Anexos I\02 – UNIFILAR), constam as seguintes informações para a largura da faixa de domínio:

- 70m entre o km155,5 e o km228;
- Variável entre o km228 e o km326;
- 80m entre o km326 e o km351; e
- 70m entre o km351 e o km450,5.

Já no Modelo Econômico-Financeiro estão previstas as seguintes dimensões de larguras de faixa de domínio:

- 70m entre o km153,1 e o km250,9;
- Sem indicação entre o km250,9 e o km258,1;
- 40m entre o km258,1 e o km267,8; e
- 80m entre o km267,8 e o km450,5

Diante de tais incompatibilidades acima:

1. Favor esclarecer de forma exaustiva qual é efetivamente a largura da faixa de domínio existente em toda a extensão Sistema Rodoviário objeto da Concessão.
2. Favor disponibilizar a memória de cálculo das áreas que constam na coluna "I" da planilha do MEF, aba "DesaproDesoc" e do arquivo "AreaDesap\_381BMG", presente no caminho "Estudos de Viabilidade\14. Estudos Ambientais\Anexos Produto 9\4 – PLANILHAS.

**Resposta:** Sobre o item 1, as informações cadastrais da faixa de domínio do empreendimento em tela foram complementadas com as informações oficiais fornecidas pelo DNIT e constam do Ofício Nº 68545/2021/ASSTEC/GAB - DG/DNIT SEDE e ANEXOS, disponibilizado na página da ANTT no link "Informações DNIT".

Com relação ao item 2, informa-se que as áreas relativas à desapropriação constantes no Modelo Econômico-Financeiro, na aba DesaproDesoc, coluna "I", são provenientes de extração do software Civil 3D com base no Projeto Funcional.

### **35. Item 3.2.1.A, PER Volume II**

O item 3.2.1 A. do PER Volume II prevê, dentre as obras de Ampliação da Capacidade do Sistema Rodoviário, a obrigação de conclusão de obras de duplicação já iniciadas pelo DNIT no trecho do km 286,530 ao km 314,360 da BR-381/MG. Tais obras estão incluídas no objeto da Licença de Instalação nº 01/2014, emitida pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – SEMAD-MG em 06/03/2014, válida até 25/09/2024 após a renovação conduzida em 2020. A Licença de Instalação nº 01/2014 abrange o trecho compreendido entre o km 450 ao km 143,61, totalizando 306,39 km de extensão.

Considerando a obrigação da Concessionária de conclusão das obras de duplicação previstas no item 3.2.1 A. do PER Volume II até o segundo ano de Concessão "de modo a manter o trecho em plena operação", favor disponibilizar as informações e esclarecer os pontos indicados abaixo:

- Favor disponibilizar um cronograma físico atualizado das referidas obras de duplicação, para que as licitantes possam verificar as providências e os investimentos necessários ao atendimento ao item 3.2.1 A. do PER ANEXO e, com isso, precificar corretamente as suas propostas.
- Favor informar o status atual do licenciamento ambiental dessas obras de duplicação já iniciadas pelo DNIT, sem prejuízo das informações verificadas na Licença de Instalação nº 01/2014.
- Favor esclarecer se eventuais procedimentos de regularização ambiental necessários à conclusão de tais obras de duplicação deverão observar o disposto na Portaria Interministerial nº 1 de 4 de novembro de 2020.

**Resposta:** Os documentos de conhecimento da ANTT foram disponibilizados na página específica deste edital, podendo ser verificado que a Licença de Instalação nº 01/2014 permanece válida, tendo em vista que o DNIT procedeu ao pedido de renovação da licença dentro do prazo de 120 dias antes do seu vencimento. É de responsabilidade da proponente a avaliação dos documentos e das condições atuais das obras a serem concluídas, entre estas, as localizadas entre o km 286,530 e o km 314,360 da BR 381/MG, nos termos previstos no instrumento contratual.

### **36. Cl. 8.8.2, Minuta do Contrato de Concessão**

Ao realizar visitas in loco ao Sistema Rodoviário, verificamos que existem obras ainda em andamento, tais como nos pontos indicados a seguir:

- Obras de recuperação de pavimento em execução pelo Exército, entre o km280+600 e o km282+600;
- Dispositivo entre o km381+050 e o km379+450, em execução pela Prefeitura Municipal de São Gonçalo do Rio Abaixo.

Considerando o disposto nas Cl. 8.8.2 da Minuta do Contrato de Concessão, entendemos que os trechos acima com obras em andamento serão transferidos para a Concessionária após a conclusão total ou parcial das obras, em momento posterior à assunção do trecho, aplicando-se o disposto na Cl. 8.7.2.ii, conforme disposto na 8.8.3. Está correto o entendimento?

Ademais, para garantir a isonomia do processo licitatório e o adequado planejamento operacional e econômico-financeiro das licitantes, favor esclarecer qual o status atual das obras em andamento localizadas no Sistema Rodoviário.

**Resposta:** Não, o entendimento não está correto. Aplica-se o disposto na subcláusula 8.8 para as obras do Poder Concedente nos subtrechos da RMBH. Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital. Os documentos do DNIT recebidos pela ANTT foram disponibilizados pela Comissão de Outorga.

### **37. Apêndice E, PER Volume II**

O PER Volume II, em seu Apêndice E, item I, Figura 12, apresenta o croqui básico para Trombeta, com a indicação de implantação de rotatória. No item 3.2.3, referente às intervenções de Obras de Melhorias, não há menção quanto à obrigatoriedade de implantação ou não de tais rotatórias nas trombetas previstas no PER.

Para o adequado planejamento operacional e econômico-financeiro das licitantes e a correta precificação de suas propostas, favor informar e fornecer lista completa com a previsão das trombetas a serem implantadas no Sistema Rodoviário em que será obrigatória a implantação de rotatórias conforme a Figura 12 acima.

**Resposta:** Os croquis apresentados no PER são meramente referenciais, devendo a concessionária elaborar projeto executivo dos dispositivos, considerando os normativos vigentes e o regramento contratual, e apresentar à ANTT para aprovação. As interseções projetadas deverão permitir todos os movimentos necessários com segurança. Cabe destacar que o PER, em seu capítulo 3.2.2 Obras de Melhoria, estabelece que: "Alterações de tipo de dispositivo ou sua localização serão previamente solicitados à ANTT para análise, e sua aprovação não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro."

**38. Item 3.2.3.B, PER Volume II**

O item 3.2.3.B do PER Volume II, referente às intervenções de Obras de Melhorias, dispõe que “As vias marginais deverão ser implantadas de acordo com as localizações e prazos dispostos na tabela a seguir:”

Com base na análise do Edital e Anexos disponibilizados pela ANTT, entendemos que integrarão o Sistema Rodoviário objeto da Concessão apenas o troncal, referente à rodovia principal, e as vias marginais previstas no PER. Está correto o entendimento? Em caso contrário, favor esclarecer para garantir a correta precificação das propostas pelas licitantes.

**Resposta:** Não, o entendimento não está correto. O PER Volume I indica que o Sistema Rodoviário objeto da Concessão apresenta uma extensão total de 303,460 km, segundo dados do SNV, incluindo os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras-de-arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão. As exceções se limitam aos projetos de interesse de terceiros, cuja execução, manutenção e conservação serão regidas pelo Contrato de Permissão Especial de Uso após autorização pela ANTT.

**39. Item 3.1.9, PER Volume I Modelo econômico-financeiro**

De acordo com o Item 3.1.9 do PER Volume I, referente à Sistemas de Operação e Segurança de Túnel, caberá à Concessionária atender à Norma ABNT NBR 16736:2019 - Proteção contra incêndio em túneis rodoviários e urbanos - Operação de emergência em túneis rodoviários e urbanos.

À luz dessa norma, os túneis com comprimento entre 500m e 1000m de extensão requerem a presença obrigatória de saídas de emergência a cada 500m. Ocorre que o atendimento a este requisito não é possível considerando as características e dimensões dos túneis Antônio Dias e Prainha, cujas extensões são, respectivamente, 542m e 707m. Para possibilitar a implantação de saídas de emergência nesses túneis nos termos da Norma ABNT NBR 16736:2019, seria necessária a implantação de túneis auxiliares não previstos nos documentos da Licitação.

Em vista disso, favor esclarecer se será necessária a implantação de túnel auxiliar nos túneis Antônio Dias e Prainha.

Em caso positivo, favor fornecer memórias de cálculo referentes a tais implantações para o adequado planejamento operacional e econômico-financeiro das licitantes e a correta precificação de suas propostas, considerando que a implantação de túnel auxiliar nos túneis Antônio Dias e Prainha não está prevista no Modelo Econômico-Financeiro da Concessão.

**Resposta:** Considerando que a implantação de túnel auxiliar nos túneis Antônio Dias e Prainha se trata de obras de grande vulto, caso venham a ser exigidas com base nos normativos técnicos vigentes, caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

**40. Cl. 22.6.1.i, Minuta do Contrato de Concessão**

A Cláusula 22.6.1, “i”, do c, gerados em período anterior à Concessão.

Contudo, não há meios de se aferir os fatos geradores de passivos ambientais no Sistema Rodoviário, o que impossibilita que as licitantes dimensionem o impacto do risco em suas propostas, ferindo o princípio da isonomia e distorcendo a competitividade da licitação.

Nesse sentido, entendemos que a Concessionária assume o risco de remediação de passivos ambientais existentes que tenham sido expressamente listados no Edital e em seus anexos, o que confere bases isonômicas de elaboração de propostas às licitantes. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Não, o entendimento não está correto. Os passivos já existentes na rodovia são de responsabilidade da Concessionária. Destaca-se que, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital, a Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, podendo inclusive vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT.

**41. Cl. 22.3.1.ii, Minuta do Contrato de Concessão**

A Cláusula 22.3.1, “ii”, da Minuta do Contrato de Concessão aloca à Concessionária o risco de “alterações e atualizações de Normas Técnicas, sendo a Concessionária responsável por todos os custos e investimentos necessários à adequação”.

Alterações legais e normativas que gerem custos e encargos adicionais à Concessão são riscos tipicamente alocados ao Poder Concedente, dada a impossibilidade de as licitantes dimensionarem o impacto de tais alterações e precificá-los em suas propostas. A alocação desse risco à Concessionária fere o princípio da isonomia, uma vez que não há bases objetivas de precificação do risco, e distorce a competitividade da licitação, favorecendo, de maneira artificial e temerária, as propostas econômicas que não computarem tal risco em sua precificação.

Nesse sentido, entendemos que o risco de alterações e atualizações de Normas Técnicas será assumido pela Concessionária quando não lhe gerar encargos adicionais ao que já está previsto no Contrato de Concessão e nas normas vigentes aplicáveis, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Não, o entendimento não está correto. O risco está alocado integralmente à Concessionária.

**42. Cl. 22.3.1.viii, Minuta do Contrato de Concessão**

Segundo o art. 9º, § 3º, da Lei nº 8.987/1995, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implica reequilíbrio. Por força desse comando legal, os contratos de concessão tipicamente alocam ao Poder Concedente o risco de alterações tributárias.

Contudo, a Cláusula 22.3.1, “viii”, da Minuta do Contrato de Concessão aloca à Concessionária o risco de “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”. Estamos entendendo que eventuais alterações em impostos e contribuições que incidam sobre insumos da Concessão terão o tratamento definido no art. 9º, § 3º, da Lei nº 8.987/1995. Está correto o entendimento?

**Resposta:** Não, o entendimento não está correto. Esclarece-se que é responsabilidade da futura concessionária, conforme subcláusula 22.3.1 “viii”, a obtenção e custo dos insumos necessários à execução das obras e serviços previstos no PER, incluindo alterações de impostos e contribuições que incidam sobre os insumos utilizados, observados os termos e limites definidos no Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo. Desta feita, eventual oscilação de custos dos insumos em função de alterações de impostos incidentes sobre eles poderá ser compensada nos

termos do Anexo 15. Por fim, nos termos da subcláusula 22.3.2, o Poder Concedente assume a responsabilidade pelos riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, desde que seu impacto direto na Concessão seja comprovado, com exceção da legislação referente ao imposto sobre a renda.

#### **43. Cl. 22.1.6, 22.2.3, 22.8, Minuta do Contrato de Concessão**

Favor confirmar os seguintes entendimentos:

1. Os eventos que impactam diretamente a Receita Tarifária da Concessionária são aqueles listados na Cláusula 22.2.3, os quais terão os seus efeitos ordinários (conforme Cláusula 22.1.6) anulados via Fluxo de Caixa de Marginal (conforme Cláusula 22.2.3, “vi”). Está correto o entendimento?
2. Os eventos que causam impacto reflexo à Receita Tarifária da Concessionária terão os seus efeitos ordinários neutralizados pelo Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Demanda. Está correto o entendimento?
3. Os efeitos extraordinários de quaisquer eventos que impactem, diretamente ou de maneira reflexa, as variações nos preços dos insumos e a Receita Tarifária da Concessão, serão compartilhados entre Poder Concedente e Concessionária, conforme o regramento da Cláusula 22.8. Está correto o entendimento?

**Resposta:** 1- Não, o entendimento não está correto. Diversos eventos impactam a Receita Tarifária, além daqueles listados na subcláusula 22.2.3, que trata de regras específicas para alguns riscos que serão assumidos integralmente pela Concessionária ou pelo Poder Concedente. Caso seja um risco assumido pelo Poder Concedente, caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelo Fluxo de Caixa Marginal na eventualidade de sua materialização, conforme prevê a subcláusula 22.2.3 (vi). Para todos os demais riscos associados às receitas da concessão, deverão ser observadas as regras gerais trazidas pela subcláusula 22.2.2., que trata do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda.

2- Não, o entendimento não está correto. Com exceção das hipóteses trazidas na subcláusula 22.2.3, o risco de variação da Receita Tarifária será compartilhado de acordo com o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, que não necessariamente neutralizará os impactos, devendo ser observadas as bandas e fatores de compartilhamento estabelecidos no Anexo 14.

3 - Não, o entendimento não está correto. Conforme se evidencia no item (v) da subcláusula 22.2.3, a ocorrência de fato do príncipe ou fato da administração que resulte em efeitos na Receita Tarifária é um risco alocado exclusivamente ao Poder Concedente, não cabendo a sistemática de compartilhamento estabelecida na subcláusula 22.8, que é aplicável a eventos extraordinários que impactem a receita tarifária em situações como caso fortuito ou força maior. O enquadramento na subcláusula 22.1.2, por sua vez, terá como critério a demonstração da variação extraordinária das receitas tarifárias e dos custos dos insumos com base no tratamento estatístico a ser regulamentado pela ANTT.

#### **44. Cl. 8.1.10.i e 15.14, Minuta do Contrato de Concessão**

De acordo com a Minuta do Contrato de Concessão:

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

- (i) fornecer as informações necessárias para o preenchimento do auto de infração, para fins de aplicação das penalidades previstas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de

Trânsito Brasileiro), provendo sistema de apoio ao processamento de infrações que permita a integração aos sistemas da ANTT e o preenchimento e lavratura eletrônicos da infração; e (ii) arcar com os custos e providências relativas à postagem das infrações lavradas pela ANTT.” Sobre o tema, entendemos que a responsabilidade da Concessionária recai sobre o apoio e o custeio de medidas voltadas a emissão e cobrança de multas no caso de “usuários que excederem a velocidade permitida na rodovia”, conforme Cl. 15.14 acima. Está correto o entendimento?

**Resposta:** O entendimento está parcialmente correto. Conforme disposto na subcláusula 15.14 da Minuta do Contrato de Concessão, a Concessionária também é responsável pela identificação dos usuários que excederem a velocidade. Devem ser cumpridos todas as obrigações previstas na cláusula 15.14 e o disposto no PER sobre o assunto.

#### **Protocolo 50505.031766/2024-17**

Recebido em 14 de junho de 2024 – 15:12:37

##### **1. Edital Itens 6.1 e 6.1.1.**

O Item 6.1 do Edital prevê que a Proponente deverá apresentar a Garantia da Proposta e a Proposta Econômica Escrita em 2 (dois) volumes lacrados, distintos e identificados em sua capa, mas não menciona quantas vias devem ser entregues.

Nos termos do item 6.1.1. do Edital, é mencionado que:

“cada um dos volumes da Garantia da Proposta e da Proposta Econômica Escrita deverão ser apresentados em meio eletrônico, com conteúdo idêntico ao do volume apresentado em meio físico”.

Considerando que não há qualquer indicação de que os volumes físicos devem ser entregues em mais de 1 (via), devidamente acompanhada da respectiva via digital, entende-se que a Proponente deverá entregar somente 1 (uma) via para cada volume da Garantia da Proposta e da Proposta Econômica Escrita.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 1 do Protocolo 50500.183301/2023-00), BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 – Esclarecimento nº 1 do Protocolo 50500.089065/2021-66), BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 – Esclarecimento nº 1 do Protocolo 50500.025012/2022- 06) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento nº 1 do Protocolo 50500.028221/2024- 65), a ANTT confirmou esse entendimento, de que “deverá ser entregue uma via física de cada volume, acompanhada da respectiva via digital”.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Deve ser entregue uma via física em cada volume e uma via em formato eletrônico, conforme previsto no item 6.1.1 do Edital.

##### **2. Edital Item 6.3.**

O item 6.3 do Edital prevê que a Proponente vencedora deve apresentar os Documentos de Qualificação por meio de Peticionamento Eletrônico, em caráter sigiloso, identificado em sua capa. Considerando que não há qualquer indicação de que o volume dos Documentos de Qualificação deve ser apresentado em mais de 1 via, entende-se que a Proponente deverá protocolar, mediante peticionamento eletrônico, somente 1 (uma) via dos Documentos de Qualificação.

Ainda, entende-se que o peticionamento eletrônico pode ser feito no login de qualquer pessoa física, desde que os seus poderes para tal atividade sejam devidamente comprovados por meio dos documentos societários da licitante e/ou instrumento de procuração.

No mais, entendemos o peticionamento eletrônico dos Documentos de Qualificação deve ser feito pelo mesmo meio em que foi realizado o peticionamento eletrônico dos Pedidos de Esclarecimentos, ou seja, via acesso externo no Sistema SEI da ANTT.

Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, favor justificar.

**Respostas:** A Proponente vencedora deverá protocolar, mediante peticionamento eletrônico, somente 1(uma) via dos Documentos de Qualificação. Ademais, o peticionamento eletrônico deverá ser feito por meio de um de seus Representantes Credenciados, com poderes específicos para a prática do ato, via acesso externo por meio do Sistema Eletrônico de Informações (SEI).

### **3. Edital Itens 6.3 e 6.3.1.**

O Item 6.2. do Edital prevê que:

“cada um dos volumes da Garantia da Proposta, da Proposta Econômica Escrita e dos Documentos de Qualificação deverá ser apresentado separadamente, com todas as páginas numeradas sequencialmente, inclusive as páginas de separação, catálogos, desenhos ou similares, se houver”. Por outro lado, o Item 6.2.1 do Edital prevê que “as páginas objeto de numeração serão aquelas com conteúdo”. Entende-se, portanto, que apenas as páginas com conteúdo dos volumes físicos da Garantia da Proposta e da Proposta Econômica Escrita, e do volume digital dos Documentos de Qualificação, deverão ser numeradas, de forma que as páginas que não possuem nenhum conteúdo ou informação (“em branco”) não precisam ser numeradas.

Na licitação referente à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 2 do Protocolo 50500.183301/2023-00) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento nº 2 do Protocolo 50500.028221/2024-65), a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento, no sentido que “devem ser numeradas apenas as páginas com conteúdo, sendo sem conteúdo aquelas totalmente em branco”.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

### **4. Edital Item 6.10.**

Quanto ao item 6.10. do Edital, entende-se que não é necessária a autenticação dos documentos extraídos pela internet desde que sua autenticidade possa ser comprovada eletronicamente.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 3 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 – Esclarecimento nº 2 do Protocolo 50500.089065/2021-66), BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 – Esclarecimento nº 4 do Protocolo 50500.025012/2022- 06) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento nº 3 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. O Proponente poderá apresentar uma via simples sem autenticação no interior do Volume, conforme previsão da Cláusula 6.10 do Edital.

**5. Edital Item 6.10.**

Nos termos do item 6.10 do Edital, foi dispensada a obrigação de reconhecimento de firma nas declarações, procurações, e a autenticação dos documentos exigidos das Proponentes.

Portanto, entende-se que é permitida a apresentação pelas Proponentes de cópias simples de todos os documentos que compõem os Volumes, sem a necessidade de autenticação em cartório ou de desmaterialização por Tabelião de Notas ou Oficial de Registro Civil.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

**6. Edital Item 7.4.**

Em relação a forma de apresentação da garantia da proposta, entende-se que, na modalidade de seguro-garantia, a comprovação dos poderes dos signatários poderá ser feita por meio da apresentação da “Certidão de Administradores” e da “Certidão da Seguradora”, ambas expedidas pela SUSEP, dispensando-se a apresentação de qualquer outro documento societário da seguradora.

Para referência, nas licitações referentes à BR-277/373/376/476 e PR418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023), BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021), BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) e BR-040/MG (BHJF) (Edital de Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento nº 4 do Protocolo 50500.028221/2024-65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, esclareceu que:

“no caso de impossibilidade de ocorrer o cadastro na B3 em tempo hábil, será admitido alternativamente (i) apresentar Certidão dos Administradores, emitida pela SUSEP, no caso de seguro-garantia; ou (ii) apresentar comprovação dos representantes legais, emitida no site do Banco Central, conforme o caso. Os documentos poderão constar no envelope de Garantia da Proposta e/ou ser enviados por e-mail, em possuindo certificação digital, conforme o caso”.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está correto. O detalhamento da comprovação dos poderes dos signatários de apólices de seguro da garantia da proposta se encontra no Manual de Procedimentos do Leilão, no Anexo 19. No caso de impossibilidade de ocorrer o cadastro na B3 em tempo hábil, será admitido alternativamente: (i) apresentar Certidão dos Administradores, emitida pela SUSEP, no caso de seguro-garantia; ou (ii) apresentar comprovação dos representantes legais, emitida no site do Banco Central, conforme o caso. Os documentos poderão constar no envelope de Garantia da Proposta e/ou ser enviados por e-mail, em possuindo certificação digital, conforme o caso.

**7. Edital Item 7.9.**

No item 7.9 do Edital foram estabelecidas as hipóteses em que a GDer dessas hipóteses, Garantia da Proposta somente será executada pela ANTT mediante prévia notificação à Proponente inadimplente, assegurando-lhe o direito ao contraditório e à ampla defesa.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 5 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 – Esclarecimento nº 6 do Protocolo 50500.089065/2021-66), BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 – Esclarecimento nº 7 do Protocolo 50500.025006/2022- 41) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento nº 5 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Em caso de inadimplemento total ou parcial por parte das Proponentes das obrigações por elas assumidas, a Garantia da Proposta poderá ser executada, mediante notificação pela ANTT, garantindo-se o direito ao contraditório e ampla defesa.

#### **8. Edital Item 9.1.4**

Nos termos do Item 9.1.4 do Edital, é estabelecido que os Representantes Credenciados deverão firmar todas as declarações e documentos referidos no Edital, inclusive o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente.

Considerando que não há vedação, entende-se que os Representantes Credenciados poderão firmar os documentos por assinatura eletrônica, mediante o uso de certificado digital em linha com Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira – ICP-Brasil, nos termos previsto pela Lei Federal nº. 14.063/2020.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 8 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 – Esclarecimento nº11 do Protocolo 50500.089065/2021-66) e BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 – Esclarecimento nº 17 do Protocolo 50500.025006/2022- 41), BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento nº 9 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Deverá ser observada a Lei nº 14.063/2020, quanto à assinatura eletrônica e ao certificado digital.

#### **9. Edital Item 10.**

Em referência ao Item 10 do Edital, são previstos os termos e condições relacionados às Propostas Econômicas Escritas. Contudo, verifica-se que não há disposição sobre a necessidade de apresentação de qualquer documento elaborado por assessores financeiros ou, ainda, a apresentação de declaração elaborada por auditor independente sobre a análise de viabilidade da proposta apresentada.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 11 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 – Esclarecimento nº 13 do Protocolo 50500.089065/2021-66), BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 – Esclarecimento nº 21 do Protocolo 50500.025006/2022- 41) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento

nº 11 do Protocolo 50500.028221/2024-65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Com isso, favor confirmar que não será necessário apresentar nenhum dos documentos supracitados. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

#### **10. Edital Item 10.3.**

Nos termos do 10.3. "VII" do Edital, foi estabelecido que:

"o valor dos investimentos previstos no PER serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI – Regime Especial de Incentivos para Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente, do momento da habilitação inicial no regime até o final do Prazo da Concessão".

Com base nisso, entende-se que, caso o benefício do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura ("REIDI") não seja obtido pela futura Concessionária, em decorrência de fatos ou atos alheios à sua responsabilidade, ela terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

#### **11. Edital – Anexo 2 Item 4.1.**

Nos termos do item 4.1., Anexo 2 do Edital, é exigido que: "a Seguradora seja devidamente constituída e autorizada a operar pela SUSEP (...)".

Nesse âmbito, entende-se que a obrigação poderá ser atendida por meio da apresentação de "Certidão de Regularidade Operacional" expedida pela SUSEP.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 12 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 – Esclarecimento nº 22 do Protocolo 50500.025006/2022- 41) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento nº 14 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

#### **12. Edital - Anexo 2 Item 8**

Em referência ao Item 8, do Anexo 2 do Edital, os termos que não tenham sido expressamente definidos no referido Anexo terão os significados a eles atribuídos no Edital.

Dessa forma, entende-se que há necessidade de se transcrever, no caso da apólice de seguro-garantia, o conteúdo constante no Item 8, Anexo 2 do Edital.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 13 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 17 do Protocolo 50500.089065/2021-66),

BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 – Esclarecimento nº 24 do Protocolo 50500.025006/2022- 41) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento nº 15 do Protocolo 50500.028221/2024-65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

### **13. Edital - Anexo 5 Item 3**

Conforme o estipulado pelo item 3, do Anexo 5 do Edital, as Proponentes deverão apresentar: “ato constitutivo e estatuto social/contrato social da Proponente pessoa jurídica, conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou cartório competente.

Caso a última alteração do estatuto social/contrato social não consolide as disposições do estatuto social/contrato social em vigor, deverão também ser apresentadas as alterações anteriores que contenham tais disposições”.

Diante da redação do dispositivo mencionado acima, entende-se que é exigida apenas a apresentação do estatuto social/contrato social em vigor (consolidado ou acompanhado das alterações posteriores), não sendo exigido, simultaneamente, o ato constitutivo da Proponente.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 14 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 18 do Protocolo 50500.089065/2021-66); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 25 do Protocolo 50500.025006/2022- 41) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento nº 16 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

### **14. Edital - Anexo 5 Item 3.**

De acordo com o Item 3, Anexo 5 do Edital, em referência aos documentos relativos à regularidade jurídica, o subitem ‘C’ prevê que as Proponentes deverão apresentar: “Certidão atualizada da Proponente pessoa jurídica expedida pelo registro empresarial ou cartório competente.”

No caso do Estado de São Paulo, entende-se que, para fins de atendimento ao referido item do Edital, bastará a apresentação da ‘Certidão Simplificada’, expedida pela Junta Comercial do Estado de São Paulo (“JUCESP”), considerando que o documento traz todas as informações relevantes das empresas para fins de licitações públicas.

Na licitação referente à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 15 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 26 do Protocolo 50500.025006/2022- 41) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento nº 17 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

#### **15. Edital - Anexo 5 Item 7.1.**

O Item 7.1, 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, R\$ 304.200.000,00 (trezentos e quatro milhões e duzentos mil reais), na data-base de janeiro de 2023, atualizado pelo IPCA, com base na sua variação entre novembro de 2022 e dois meses antes do mês previsto no cronograma para a Data de Recebimento dos Envelopes, observadas as regras específicas dos itens 7.2 e 7.3 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 por meio da apresentação do balanço patrimonial e demonstrações financeiras do último exercício financeiro, observadas as regras para cada tipo de licitante.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. A Proponente deverá comprovar, por meio do balanço patrimonial ou último Informe Trimestral, que, na data estabelecida para a entrega dos envelopes, possui o patrimônio líquido exigido nos termos do item 7.1 do Anexo 5 do edital.

#### **16. Minuta de Contrato Cláusulas 1.1.1. "xix" e 8.1.8.**

Em referência ao item 1.1.1. “xix”, o termo “Conta de Ajustes” é definido como:

“Conta de Ajuste: conta bancária de titularidade da Concessionária e de movimentação restrita, aberta perante o Banco Depositário e movimentada somente com autorização da ANTT, utilizada para o depósito de valores gerados pela Concessão e para o recebimento de aportes de terceiros, públicos ou privados e, permitida sua utilização no âmbito do Ajuste Final de Resultados, do Desconto de Usuário Frequentemente e de reequilíbrios econômico-financeiros, na forma deste Contrato.”

Com isso, verifica-se que a finalidade da Conta de Ajustes também incorporará o recebimento de “aportes de terceiros”.

Nesse âmbito, conforme estabelece a cláusula 8.1.8., a Conta de Ajustes poderá ser utilizada para o recebimento do ressarcimento por terceiro responsável, dos custos de remoção ou realocação de interferências localizadas dentro da faixa de domínio.

Dessa forma, solicita-se, por gentileza, informações sobre quais outros aportes de terceiros poderão ser realizados na Conta de Ajustes.

**Respostas:** Conforme se verifica na minuta de contrato, especialmente nas subcláusulas 8.1.8 e 12.1, dentre as hipóteses admitidas de aportes de terceiros estão os recursos posteriormente ressarcidos referentes às atividades de remoção ou realocação de Interferências e aportes provenientes de outros contratos de concessão. Todavia, quaisquer outros aportes não expressamente previstos que porventura sejam realizados por terceiros na concessão, como por exemplo aqueles correspondentes a valores de indenização devidos à União, deverão ser realizados por meio da Conta de Ajuste.

#### **17. Edital Anexo 5 Itens 9.9 e 9.11**

Com relação à habilitação técnica, o item 9.9 do Anexo 5 do Edital prevê que, alternativamente à apresentação da documentação relativa ao profissional qualificado, as Proponentes poderão atender às exigências de habilitação mediante a apresentação de certidões e/ou atestados de aptidão em nome próprio, desde que comprovem experiência prévia na gestão e exploração de rodovias.

Além disso, de acordo com o item 9.11 do Edital, será permitida, para os fins do item 9.9, a apresentação de atestados emitidos em nome de empresa Controlada, Controladora, Coligada ou sob o mesmo controle comum da Proponente.

Dessa forma, entende-se que, no caso de a Proponente apresentar atestados em nome de empresa Controlada, Controladora, Coligada ou sob controle comum, a comprovação da relação societária poderá ser feita mediante a apresentação do Balanço Patrimonial e Demonstrações Financeiras, juntamente com o organograma do Grupo Econômico, dispensando-se a apresentação de livros de registro de ações.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso contrário, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Os documentos deverão ser apresentados conforme as práticas contábeis adotadas no Brasil.

#### **18. Edital Item 16.3. "vi" e Anexo 21**

Nos termos do item 16.3. "vi" do Edital, como condição para assinatura do Contrato, deverá ser realizado o pagamento da remuneração da B3, no valor de R\$ 968.548,84, referenciado a valores de 2024, atualizado pela B3 S.A. apenas caso o pagamento seja efetuado pela Adjudicatária em ano distinto. Ainda, no Anexo 21 (Manual de Procedimento do Leilão), consta este mesmo valor, porém referenciado à data base dezembro/2023.

Solicita-se, por gentileza, a confirmação da data-base da remuneração para efeito de atualização monetária pela variação do IPCA.

**Respostas:** A data base referenciada para atualização da remuneração B3 S.A é dezembro/2023, conforme indicado no Manual de Procedimentos do Leilão. Em relação a eventual reajuste, deverá ser considerado o disposto no mesmo documento: "A remuneração da B3 será atualizada pela variação positiva do IPCA - Índice de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, caso o pagamento seja efetuado em data superior a um ano contado a partir da data-base de dezembro/2023."

#### **19. Minuta do Contrato Cláusulas 3.2, 3.3 e 3.4.**

As Cláusulas 3.2 e 3.3 da minuta de Contrato estabelecem as hipóteses de prorrogação e extensão do prazo da Concessão, deixando a decisão a cargo do Poder Concedente e de comum acordo com a Concessionária, nos termos da legislação. A Cláusula 3.4 dispõe, ainda, que os atos administrativos pertinentes à prorrogação do Contrato de Concessão deverão ser adequadamente motivados pela ANTT, inclusive quanto ao prazo fixado.

Entende-se que, independentemente de se atribuir ao Poder Concedente a faculdade de promover prorrogações ou extensões do Contrato de Concessão, a ANTT deverá justificar a sua decisão e obedecer a legislação aplicável (inclusive a Resolução ANTT nº 5.926/2021, no caso da extensão), concedendo a futura Concessionária a possibilidade de se manifestar em relação à prorrogação ou extensão contratual.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 17 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 23 do Protocolo 50500.089065/2021-66); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 33 do Protocolo 50500.025006/2022- 41) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 21 do Protocolo 50500.028221/2024-65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. A ANTT deverá observar a legislação e a regulamentação vigente.

#### **20. Minuta do Contrato Cláusula 4.1.1.**

A cláusula 4.1.1, (ii), 'b', do Contrato estabelece que integram a Concessão os bens adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária ao longo do Prazo da Concessão e que sejam utilizados na operação e manutenção do Sistema Rodoviário.

Entende-se que os bens adquiridos, arrendados ou locados que integram o conceito de Bens Reversíveis são exclusivamente aqueles necessários à continuidade dos serviços relacionados à Concessão, conforme definidos no Contrato e nos seus respectivos Anexos.

Na licitação referente à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 18 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 24 do Protocolo 50500.089065/2021-66) e BR040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 22 do Protocolo 50500.028221/2024-65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto, devendo, ainda, ser observada a regulamentação específica da ANTT, conforme disposto no item 1.1.1, xiii da minuta do Contrato.

#### **21. Minuta do Contrato Cláusula 6.1.2.**

De acordo com a cláusula 6.1.2 do Contrato, a Concessionária deverá apresentar, em até 1 (um) mês após o início de cada semestre, ou a critério da ANTT, a programação semestral das demandas de Declaração de Utilidade Pública ("DUP").

Junto a isso, a cláusula 6.1.5.i do Contrato prevê que cabe à ANTT providenciar a DUP, mediante solicitação justificada da Concessionária, visando o atendimento ao cronograma de obras.

Entende-se que, desde que justificado, a futura Concessionária estaria autorizada a apresentar à ANTT, posteriormente à programação semestral, eventuais DUP adicionais que não necessariamente estariam indicadas na referida programação, sem que lhe seja aplicada qualquer penalidade ou imposição do Fator D.

Na licitação referente à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 19 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 35 do Protocolo 50500.089065/2021-66) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

## **22. Minuta do Contrato Cláusula 8.1.8.**

Segundo a Cláusula 8.1.8 (iii) da minuta de Contrato, é estabelecido que:

“(...) os recursos posteriormente ressarcidos pelo terceiro responsável pelas Interferências deverão ser depositados na Conta de Ajuste.”

Dessa forma, entende-se que esses recursos não deverão ser empregados para reequilibrar a Concessionária pelas atividades previstas nas Cláusulas 8.1.8 (i) e 8.1.8 (ii), bem como esses recursos deverão ser depositados no Mecanismo de Contas para contribuir com a futura execução do Contrato de Concessão.

Favor confirmar se os nossos entendimentos estão corretos. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está correto. Esclarece-se que a cláusula 8.1.8 (iii) trata de dispositivo para evitar que a concessionária seja duplamente ressarcida. O recurso oriundo de ressarcimento por terceiro responsável pelas interferências será destinado à Conta de Ajuste, nos termos do Contrato. A sistemática prevista no Contrato prevê que a Concessionária receba o reequilíbrio por meio do Mecanismo de Contas, via Conta de Ajuste, e, posteriormente, quando houver o ressarcimento pelo terceiro responsável, o valor retorne para a Conta de Ajuste.

## **23. Minuta do Contrato Cláusula 8.4.4. (ii)**

De acordo com a Cláusula 8.4.4. (ii) da minuta do Contrato, o início das obras que compõem o Estoque de Melhorias pela Concessionária estará condicionado à “obtenção de não objeção ao anteprojeto e a apresentação do projeto executivo na forma prevista neste Contrato”.

Entende-se, portanto, que não há necessidade de aprovação expressa do Projeto Executivo para que as obras sejam iniciadas.

Na licitação referente à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 22 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 40 do Protocolo 50500.089065/2021-66) e BR040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 26 do Protocolo 50500.028221/2024-65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

## **24. Minuta do Contrato Cláusulas 8.6.1. e 8.6.3.**

De acordo com a Cláusula 8.6.1 da minuta de Contrato, a Concessionária poderá propor a execução de obras de Contorno Alternativo, a qualquer momento, se concluir pela existência dos pressupostos referidos no dispositivo.

Por outro lado, a Cláusula 8.6.3 determina que a inclusão de obras de Contorno Alternativo será realizada somente no âmbito de revisões quinquenais e a recomposição do equilíbrio econômico e financeiro decorrente ocorrerá por meio do Fluxo de Caixa Marginal.

Diante do exposto, entende-se que o requerimento poderá ser elaborado a qualquer tempo, contudo, a decisão a respeito e a consequente definição do reequilíbrio econômico e financeiro apenas será realizada por ocasião das revisões quinquenais.

Em referência as licitações referentes da BR-277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 23 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 41 do Protocolo

50500.089065/2021-66); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 – Esclarecimento nº 57 do Protocolo 50500.025006/2022- 41) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 27 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

#### **25. Minuta do Contrato Cláusula 8.6.4.**

Em referência a Cláusula 8.6.4 da minuta de Contrato, no caso de a ANTT não aprovar eventual proposta de Contorno Alternativo em trechos urbanos eventualmente formulada pela Concessionária, entende-se que tal decisão dependerá de fundamentação técnica que demonstre as desvantagens operacionais e econômicas da solução proposta pela Concessionária comparativamente à alternativa atual.

Em observância aos artigos 20 e 21 do Decreto-Lei 4.657/1942, neste caso, será oportunizado à Concessionária exercer o contraditório e ampla defesa.

Na licitação referente à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 24 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 58 do Protocolo 50500.025006/2022- 41) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 28 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. As decisões da ANTT devem ser motivadas e devidamente fundamentadas com argumentos técnicos para tal, conforme os princípios que regem a Administração Pública.

#### **26. Minuta do Contrato Cláusulas 13.1.1 e 13.2.**

De acordo com a cláusula 13.1.1 do Contrato, deverá ser firmado o Contrato de Administração das Contas da Concessão.

Conforme a definição dada ao termo ‘Contas da Concessão’ abrangeria apenas a ‘Conta de Ajuste’ e a ‘Conta de Retenção’ e, que na cláusula 13.2 da minuta de Contrato, é indicado que o objeto do contrato de administração de contas seria o ‘Mecanismo de Contas’, cuja definição, ao seu turno, abrangeria todas as contas previstas contratualmente (com exceção da Conta de Aporte), entende-se que o escopo do referido Contrato de Administração de Contas deveria corresponder ao Mecanismo de Contas.

Na licitação referente à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 25 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº do Protocolo 50500.025006/2022-41) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 29 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

#### **27. 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.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023); BR153/414/080/TO/GO (Edital de Concessão nº 01/2021); e BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. A Cláusula 16.3 é clara ao prever o acesso irrestrito da ANTT aos dados e informações acerca dos contratos celebrados pela Concessionária, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão. Eventuais sigilos fiscais ou segredos comerciais e industriais serão analisados caso a caso, e os documentos poderão ser classificados como sigilosos ou terem seu acesso restrito, conforme a legislação e a regulamentação aplicável.

#### **28. Minuta do Contrato Cláusula 16.11.1.**

Nos termos da cláusula 16.11.1. 'i' da minuta de Contrato, é estabelecido o dever de a Concessionária em efetuar o pagamento de verba para segurança no trânsito, no valor de R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais).

Nesse âmbito, em referência ao montante mencionado acima, entende-se que não está incluído qualquer valor a ser destinado à Polícia Rodoviária Federal ("PRF"). Com isso, não haveria obrigações pecuniárias da Concessionária a serem adimplidas face a essa instituição.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 27 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 49 do Protocolo 50500.089065/2021-66) e à BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 67 do Protocolo 50500.025006/2022- 41) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Não existe destinação direta dos recursos provenientes da Verba de Segurança no Trânsito à Polícia Rodoviária Federal (PRF) ou qualquer outro órgão, considerando as previsões da subcláusula 16.11. Contudo, a aplicação dos recursos poderá ser disciplinada pela ANTT nos termos do item (ii) da subcláusula 16.11.1, podendo ter destinação relacionada à PRF ou outro órgão.

#### **29. Minuta do Contrato Cláusula 19.5.2.**

De acordo com a Cláusula 19.5.2. da minuta de Contrato, a futura Concessionária será responsável pela identificação dos usuários que não realizarem o pagamento da Tarifa de Pedágio na forma estabelecida em cobrança pelo sistema de Free Flow, inclusive dos usuários que não dispuserem de equipamento de identificação de Sistema de Cobrança Eletrônica, devendo apoiar a ANTT para a lavratura dos autos de infração e cobrança das multas emitidas.

Não obstante ao dever de a Concessionária operar o sistema de Free Flow, bem como emitir aos usuários notificações de penalidade e de cobrança da tarifa, entende-se que não haverá a delegação à futura Concessionária de atos de Poder de Polícia privativos da Administração.

Em referência as licitações da BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 28 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 45 do Protocolo 50500.089065/2021-66) e BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 73 do Protocolo 50500.025006/2022- 41) e BR-040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 32 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Cabe à Concessionária a fiscalização e identificação dos usuários e o auxílio administrativo à ANTT para lavratura dos autos de infração e cobrança das multas. Contudo, tais atribuições não se confundem com o poder de polícia, que é limitado apenas aos agentes públicos, conforme a legislação.

### **30. Minuta do Contrato Cláusulas 6.3.1 e 22.5.3 (a)**

Segundo as Cláusulas 6.3.1 e 22.5.3 (a) do Contrato, a Concessionária será responsável pelo pagamento dos valores de desapropriação e desocupação, observado o compartilhamento de risco, no montante de R\$ 84.332.594,08 (data-base de janeiro/2023), com 20% do que exceder esse montante, a ser reajustado anualmente, a partir da Data de Assunção, pelo IRT.

Ao seu turno, o Poder Concedente deverá arcar com o valor das despesas decorrentes das desocupações objeto deste Contrato, na proporção de 80% do valor que superar o montante previsto de R\$ 84.332.594,08 (data-base de janeiro/2023), a ser reajustado anualmente, a partir da Data de Assunção, pelo ITR.

Entende-se, portanto, que o compartilhamento do percentual de 20% do montante previsto na cláusula 6.3.1 será apurado quando da conclusão da apuração final dos dispêndios efetivamente ocorridos com os processos de desapropriação e desocupações, de forma conjunta, ou o compartilhamento será ativado assim que a verba da subcláusula 6.3.1 for atingida, ainda que não tenham sido concluídos esses processos.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Os valores despendidos pela Concessionária nas desapropriações e desocupações serão contabilizados anualmente e ajustados pelo IRT, conforme previsto na subcláusula 6.3.2, e a ANTT deverá aprovar a prestação de contas. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, conforme a subcláusula 6.3.3, considerará 80% do valor excedente, após a exclusão dos custos especificados no item 6.3.3 (ii), por meio de Notificação de Reequilíbrio e o uso de Recursos Vinculados. Qualquer ajuste será tratado na Revisão Ordinária subsequente, após a verificação dos valores efetivamente despendidos.

### **31. Minuta do Contrato Cláusula 22.3.1 (vi)**

Segundo a cláusula 22.3.1 (vi) do Contrato, ficará sob a responsabilidade da Concessionária os riscos envolvendo variações nas taxas de câmbio, em desacordo com as projeções da Concessionária e do Poder Concedente, independentemente da sua extensão.

Nos termos do Anexo 11 da minuta de Contrato, todavia, o Mecanismo de Proteção Cambial somente poderá ser aplicado para oferecer proteção cambial para instrumentos de financiamento firmados em moeda estrangeira, com periodicidade de amortização de principal anual, semestral ou trimestral, independentemente de carência.

Com isso, em vistas de mitigar o risco relacionado a imprecisão fática da cláusula contratual, afastando-se, assim, incertezas econômicas e garantindo maior segurança jurídica a Concessão, entende-se que as regras do Anexo 11 prevalecem em relação a Cláusula 22.3.1 (vi) do Contrato. Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Não se vislumbra uma imprecisão fática da referida cláusula, visto que a regra geral do Contrato é que a Concessionária é integral e exclusivamente responsável pelo risco de variação cambial, conforme subcláusula 22.3.1 (vi) da minuta de Contrato. O Mecanismo de Proteção Cambial, Anexo 11 do Contrato, poderá ser aplicado voluntariamente pela concessionária, somente para oferecer proteção cambial para instrumento(s) de financiamento em moeda estrangeira. Assim, em até 12 (doze) meses contados da Data de Assunção, a Concessionária poderá ativar (ou não) o Mecanismo, nos termos do referido anexo.

### **32. Minuta do Contrato Cláusula 22.4.1. (iii)**

De acordo com a Cláusula 22.4.1 (iii) do Contrato, serão considerados como 'Vícios Construtivos' aqueles não reclamados nos prazos contados da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens ou do recebimento provisório de Obras Supervenientes do Poder Concedente.

Entende-se, portanto, que todos os vícios não mencionados na documentação pública disponibilizada durante o processo licitatório, ainda que de conhecimento pela Administração, serão considerados como 'Vícios Ocultos' na forma do Contrato.

Ressalta-se que na licitação referente à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. As hipóteses de afastamento de classificação de vícios ocultos estão detalhadas na subcláusula 22.4.2.

### **33. Minuta do Contrato Cláusula 44.2**

Na Cláusula 44.2 do Contrato é estabelecido o procedimento de autocomposição de conflitos.

Nesse âmbito, entende-se que esse procedimento seria facultativo, bem como não precisa necessariamente preceder eventual instauração de processo arbitral.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – esclarecimento nº 33 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 59 do Protocolo 50500.089065/2021-66); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 80 do Protocolo 50500.025006/2022- 41) e BR 040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 39 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Nos termos da Subcláusula 44.2.1 da Minuta do Contrato e do § 2º do Art. 32 da Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015, o procedimento de autocomposição de conflitos é facultativo. Além disso, a precedência do referido procedimento não configura uma condição para a instauração de processo arbitral, consoante o disposto no Art. 3º do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019.

#### **34. Minuta do Contrato Cláusula 44.3.3.**

Nos termos da Cláusula 44.3.3 do Contrato, na eventual submissão de controvérsias à arbitragem, não eximiria o Poder Concedente, nem a Concessionária, em manter o cumprimento integral do Contrato, bem como não haveria qualquer dispensa para a interrupção das atividades vinculadas à Concessão.

Entende-se, portanto, que no caso de determinação provisória ou definitiva do tribunal arbitral ou do Poder Judiciário, via tutela de urgência anterior à instauração do tribunal arbitral, as atividades ou obrigações vinculadas à Concessão poderiam ser interrompidas.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – esclarecimento nº 34 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 60 do Protocolo 50500.089065/2021-66); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 81 do Protocolo 50500.025006/2022- 41) e BR 040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 40 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

#### **35. Minuta do Contrato Cláusula 44.4.1 (ii)**

Em referência a Cláusula 44.4.1 (ii) do Contrato, é previsto que:

“O Comitê de Resolução de Conflitos (dispute board) somente poderá emitir posicionamento em caráter recomendatório, com o intuito de prover subsídios para a tomada de decisão da ANTT e devendo, portanto, ser proferida previamente à decisão administrativa sobre a matéria.”

Diante da disposição mencionada acima, entende-se que o posicionamento do Comitê de Resolução de Conflitos não consistirá em uma obrigação contratual vinculante entre as Partes.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – esclarecimento nº 35 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021); BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) e BR 040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 41 do Protocolo 50500.028221/2024-65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Como previsto de forma expressa, o posicionamento do Comitê tem caráter recomendatório, precedendo à decisão da ANTT sobre a matéria, com o intuito de prover subsídios para a tomada de decisão.

**36. Minuta do Contrato Cláusulas 44.4.10 e 44.4.12.**

Conforme as Cláusulas 44.4.10. e 44.4.12 do Contrato, foi estipulado as regras sobre a regulamentação da ANTT sobre o Comitê de Prevenção e Resolução de Conflitos (“Dispute Boards”).

Entendemos que essa regulamentação estará alinhada aos princípios e regras já previstos na Minuta do Contrato de Concessão ou, em caso de divergências, que deverá prevalecer o que consta do Contrato.

Nas licitações referentes à BR277/373/376/476 e PR-418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – esclarecimento nº 36 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 63 do Protocolo 50500.089065/2021-66); BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 86 do Protocolo 50500.025006/2022- 41) e BR 040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2023 – Esclarecimento nº 42 do Protocolo 50500.028221/2024- 65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. O Comitê de Prevenção e Resolução de Conflitos (“Dispute Board”) é regulamentado pela Resolução ANTT nº 5.848/2019, alterada pela Resolução ANTT nº 6040/2024. Não obstante isso, nos termos da subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, em caso de divergências entre o contrato de concessão e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

**37. Minuta do Contrato Cláusula 22.5.2. (i)**

Segundo a Cláusula 22.5.2. (i) do Contrato, o Poder Concedente arcará pelos riscos atrelados ao atraso na elaboração e assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens à Concessionária.

Nesse sentido, em um eventual atraso na assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, por ato ou fato imputável ao Poder Concedente, entende-se que as eventuais receitas não auferidas pela Concessionária entre o prazo inicial previsto para assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens até a sua efetiva assinatura, dará causa ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Em caso de eventual atraso na entrega do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, a Data de Assunção da Concessão será postergada, assim como o início das obrigações contratuais, de forma que o equilíbrio econômico-financeiro do contrato será preservado.

**38. Edital Item 7.10.**

Conforme o item 7.10. do Edital, a Garantia da Proposta não poderá conter cláusula excludente de responsabilidade contraídas pelo tomador da garantia relativamente à sua participação no Leilão,

observadas eventuais exceções previstas nos atos normativos da SUSEP, quando se tratar de seguro-garantia.

Verifica-se, no entanto, que a referida regra do Edital não está em linha com disposto pelo art. 24 da Resolução SUSEP nº. 662/2022 (transcrito abaixo) que, por sua vez, não prevê uma lista exaustiva de excludentes de risco, diferentemente do que ocorria quando da vigência da Circular SUSEP nº 477/12.

“Art. 24. Sem prejuízo de outras situações devidamente descritas nas condições contratuais do seguro, considera-se risco excluído: I - A inadimplência de obrigações garantidas decorrente de atos ou fatos de responsabilidade do segurado que tenham contribuído de forma determinante para ocorrência do sinistro; ou II - A inadimplência de obrigações do objeto principal que não sejam de responsabilidade do tomador.”

Dessa forma, sugere-se a seguinte redação para o item 7.10. do Edital:

"7.10 A Garantia da Proposta não poderá conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pelo tomador da garantia relativamente à participação no Leilão, salvo aquelas expressamente previstas na apólice, quando se tratar de seguro-garantia."

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** A redação não será alterada, considerando que o texto contido nos documentos atuais está em consonância com a disposição legal. O item do Edital faz remissão às Circulares da SUSEP em vez de estipular previsão específica que poderia perder sua atualidade ao longo do processo licitatório.

As apólices não poderão conter cláusula de exclusão de responsabilidade que não decorram de exigência legal ou regulamentar, observados os modelos padrão, se existentes, definidos em regulação expedida pela SUSEP.

Somente serão admitidas exclusões de responsabilidade que sejam impostas por exigência legal ou regulamentar, não sendo admitidas exclusões de responsabilidade que, embora admitidas pelas normas ou regulação vigentes, não sejam de inserção compulsória/obrigatória nos documentos de garantia e seguros.

### **39. Edital Item 7.11.**

Nos termos do item 7.11. do Edital, é vedada qualquer modificação nos termos e condições da Garantia da Proposta apresentada à ANTT, salvo mediante expressa e prévia anuência da Agência no momento da sua renovação ou para recomposição do seu valor econômico e condições de exequibilidade.

No entanto, embora seja uma condição inerente ao Seguro-Garantia, entende-se que seja necessário estabelecer a imutabilidade da Garantia da Proposta em cláusula particular sem anuência da ANTT.

Dessa forma, solicita-se a inclusão de previsão da imutabilidade da Garantia da Proposta sem anuência pela ANTT.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Referente ao item 7.11 do Edital, que aborda a imutabilidade dos termos e condições da Garantia da Proposta, confirmamos que a redação atual do Edital já contempla a proibição de qualquer modificação nestes termos e condições, exceto nos casos de renovação ou para recomposição do valor econômico e condições de exequibilidade, e somente mediante expressa e prévia anuência da ANTT. Portanto, a proposta de inclusão de uma cláusula de imutabilidade sem

anuência da ANTT não é necessária, visto que a alteração já está expressamente exigida no edital, salvaguardando as condições da Garantia da Proposta. As possibilidades permitidas estão claramente definidas e são consistentes com a prática normativa vigente.

**40. Minuta de Contrato Anexo 4 Item 13.1.**

Em referência ao item 13.1., Anexo 4 – Termos e Condições Mínimas do Seguro Garantia, da minuta de Contrato, entendemos que onde se lê “até o limite dos valores fixados no item 5 abaixo”, deveria ser lido como “até o limite dos valores fixados no item 15 abaixo”.

Em outras palavras, os montantes de indenização previstos para o seguro de execução contratual são aqueles expressos no item 15.1. do referido anexo.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

**41. Minuta de Contrato Cláusula 43.1.1.**

Conforme estabelecido na Cláusula 43.1.1. da minuta de Contrato, a futura Concessionária deverá contratar e manter o seguro de danos materiais, o qual deverá cobrir a perda ou dano decorrente de riscos de engenharia, riscos operacionais e relativos às máquinas e equipamentos da Concessão.

Diante do exposto acima, entende-se que às máquinas e equipamentos da concessão poderão ser incluídos no Seguro de Riscos Operacionais.

Na licitação referente à BR-040/MG (BHJF) (Edital de Concessão nº 04/2023 - Esclarecimento nº 43 do Protocolo 50500.028221/2024-65) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Segundo a subcláusula 43.1.1 da minuta de Contrato, bem como o disposto no Art. 45, I, b) da Resolução ANTT Nº 6032/2024, as máquinas e equipamentos da Concessão poderão ser incluídas no seguro de danos materiais.

**42. Minuta de Contrato Cláusulas 43.1.2. e 43.3**

Conforme estabelecido na Cláusula 43.1.2. da minuta de Contrato, a futura Concessionária deverá contratar e manter o seguro de responsabilidade civil, cobrindo tanto a própria Concessionária, quanto o Poder Concedente, pelos montantes com que possam ser responsabilizados, inclusive por danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o Poder Concedente.

Contudo, segundo a cláusula 43.3., a ANTT deverá figurar como um dos cossegurados nas apólices de seguros referidas na minuta de Contrato.

Diante do exposto acima, entende-se que a inclusão da ANTT na condição de “cossegurado” inviabilizaria, em princípio, que o Poder Concedente também seja considerado como um terceiro nas apólices.

Com isso, favor esclarecer se o Poder Concedente deverá ser qualificado como “cossegurado” nas apólices de danos materiais e de Responsabilidade Civil.

**Respostas:** O Poder Concedente, representado pela ANTT, deverá figurar como cossegurado nos seguros contratados pela Concessionária, conforme regulamentação vigente, não se confundindo

com "terceiros" para efeitos de cobertura. Neste caso, o Poder Concedente a que se refere a cláusula 43.1.2 diz respeito aos entes e agentes públicos que não tenham relação com a Concessão ou com a ANTT, sendo estes cobertos pelo seguro contratado.

#### **43. Minuta de Contrato Cláusula 43.3.1.**

No âmbito da cláusula 43.3.1. da minuta de Contrato, entende-se que a regra prevendo a indenização direta à ANTT, nos casos em que a ANTT seja responsabilizada em decorrência de sinistro, é aplicável somente aos seguros de responsabilidade civil.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Deve ser prevista indenização direta à ANTT em todos os casos que a Agência for responsabilizada em decorrência de sinistro.

#### **44. Minuta de Contrato Cláusula 37.1 e 37.1.10.**

Nos termos das cláusulas 37.1. e 37.1.10. da minuta de Contrato, é previsto que o Poder Concedente poderá declarar a caducidade da Concessão, na hipótese da não manutenção da integralidade das garantias e seguros exigidos e eventual inviabilidade ou "dificuldade injustificada", nas hipóteses ensejadoras de execução.

Nesse âmbito, verifica-se que o conceito de "dificuldade injustificada" é demasiadamente abrangente e indeterminado, podendo trazer insegurança jurídica na futura execução contratual, o que contraria a previsão de impossibilidade de tomada de decisão com base em valores abstratos, nos termos do artigo 20 da Lei de Introdução às Normas do Direito brasileiro.

Com objetivo de eliminar eventuais ambiguidades ou contradições do Contrato, solicita-se a delimitação e exemplificação do que será considerado como "dificuldade injustificada".

Além disso, entende-se que o sinistro conduzido na forma estabelecida pela respectiva apólice, e em consonância com as normas da SUSEP, não será considerado como "dificuldade injustificada". Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O termo "dificuldade injustificada" pode ser entendido como a existência de condição ou restrição para a manutenção das garantias e seguros exigidos pela concessionária, que não encontre amparo na regulamentação aplicável, resultando em impedimentos não razoáveis ou desproporcionais para a execução do contrato. Neste sentido, as dificuldades que surgirem no cumprimento das obrigações contratuais relacionadas à manutenção das garantias e seguros, e que estejam em conformidade com a regulação da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) e as cláusulas estabelecidas pela respectiva apólice de seguro, não serão consideradas como "dificuldade injustificada". É importante ressaltar que a abordagem da ANTT busca sempre alinhar a execução contratual às melhores práticas e regulamentações vigentes, garantindo, assim, a segurança e previsibilidade necessárias para ambas as partes.

#### **45. Minuta de Contrato Cláusula 43**

Favor disponibilizar o histórico de ocorrências de sinistros, referente aos últimos 03 (três) anos, envolvendo danos materiais (riscos operacionais), e danos a terceiros (responsabilidade civil), ocorridos durante a operação ou dentro de locais abrangidos pela Concessão, incluindo informações sobre a natureza, data e prejuízo do respectivo evento.

**Respostas:** Esclarecemos que as informações solicitadas sobre o histórico de sinistros dos últimos três anos não fazem parte dos estudos e documentos integrantes do projeto de concessão. Ressaltamos que os interessados têm a liberdade de realizar seus próprios levantamentos e estimativas de sinistros junto ao DNIT e à PRF. Além disso, é possível agendar vistorias ao Sistema Rodoviário objeto da licitação, permitindo assim uma avaliação mais detalhada por parte dos interessados.

**46. Minuta de Contrato Cláusulas 1.1.1. "xx" e 8.1.8.**

Em referência ao item 1.1.1. "xx", o termo "Conta de Ajustes" é definido como:

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

Com isso, verifica-se que a finalidade da Conta de Ajustes também incorporará o recebimento de "aportes de terceiros".

Nesse âmbito, conforme a cláusula 8.1.8. estabelece que a Conta de Ajustes poderá ser utilizada para o recebimento do ressarcimento por terceiro responsável, dos custos de remoção ou realocação de interferências localizadas dentro da faixa de domínio.

Dessa forma, solicita-se, por gentileza, informações sobre quais outros aportes de terceiros poderão ser realizados na Conta de Ajustes.

**Respostas:** Conforme se verifica na minuta de contrato, especialmente nas subcláusulas 8.1.8 e 12.1, dentre as hipóteses admitidas de aportes de terceiros estão os recursos posteriormente ressarcidos referentes às atividades de remoção ou realocação de Interferências e aportes provenientes de outros contratos de concessão. Todavia, quaisquer outros aportes não expressamente previstos que porventura sejam realizados por terceiros na concessão, como por exemplo aqueles correspondentes a valores de indenização devidos à União, deverão ser realizados por meio da Conta de Ajuste.

**47. Minuta de Contrato Cláusula 1.1.1. "lxxvii"**

Em referência à cláusula 1.1.1 "lxxvii" é definido como 'Operador Anterior' o "responsável pelo Sistema Rodoviário antes da Data da Assunção."

Nesse âmbito, solicita-se informações de quem é a pessoa jurídica ora definida como Operador Anterior, nos termos da definição prevista na cláusula 1.1.1 "lxxvii" da Minuta de Contrato, posto não estar clara esta informação nos documentos editalícios.

**Respostas:** Deve-se considerar o DNIT como Operador Anterior.

**48. Minuta de Contrato Cláusula 4.2.6**

Nos termos da Cláusula 4.2.6 da minuta de Contrato, no prazo de até 2 anos após a Data de Assunção, a futura Concessionária deverá apresentar o Plano de Destinação de Bens da Concessão. Este plano, entre outros aspectos, deverá incluir as áreas adjacentes que apresentem características de interesse histórico, turístico, arquitetônico ou cultural, a fim de prever a restauração e manutenção dessas áreas, preservando suas características originais.

Alternativamente, a Concessionária poderá manifestar o interesse na devolução dessas áreas ao Poder Concedente.

Com isso, entende-se que: (i.) caso a Concessionária manifeste interesse em devolver determinada área adjacente, o Poder Concedente não poderá recusar a recepção dessa área, a recebendo e assumindo todos as responsabilidades imediatamente; (ii.) na hipótese de a concessionária decidir manter e preservar as áreas adjacentes, os custos de manutenção e operação serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, uma vez que não é possível quantificar, no momento da apresentação da proposta, a totalidade dos custos e investimentos necessários para preservação dessas áreas.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso contrário, esclarecer qual será o procedimento adotado.

**Respostas:** O entendimento não está correto. A concessionária é responsável por todos os bens da concessão e deve cumprir todas as obrigações contratuais referente a esses bens. A concessionária deverá apresentar possíveis pleitos de destinação, que serão deliberados pela ANTT, sem que gere qualquer expectativa para a concessionária. Caso a concessionária não tenha interesse em explorar tais bens integrantes do sistema rodoviário, o poder concedente avaliará a sua desvinculação da concessão.

#### **49. Minuta de Contrato Cláusula 4.2.6**

Em relação à Cláusula 4.2.6 da minuta de Contrato, estabelece-se a obrigação da Concessionária de apresentar o Plano de Destinação dos Bens da Concessão, o qual deverá abranger as "áreas adjacentes" que possuam características de interesse histórico, turístico, arquitetônico ou cultural. Por outro lado, de acordo com a Cláusula 1.1.1 "c", a "faixa de domínio" é considerada parte integral do Sistema Rodoviário e, portanto, faz parte da própria Concessão. Isso implica que a Concessionária possui responsabilidades e direitos em relação à faixa de domínio, incluindo, mas não se limitando a, obrigações relacionadas à desocupação, investimentos, bem como direitos sob a exploração de receitas acessórias.

Diante do exposto, entende-se que as áreas adjacentes são contíguas à faixa de domínio, mas não fazem parte da mesma. Consequentemente, essas áreas adjacentes não são consideradas parte do Sistema Rodoviário e, por extensão, não são parte da própria Concessão, podendo ser assumidas pela Concessionária por mera liberalidade sua, sem qualquer imposição ou vínculo obrigacional decorrente do Contrato de Concessão.

Favor confirmar se esse entendimento está correto e, em caso contrário, fornecer esclarecimentos sobre os procedimentos a serem adotados.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. A subcláusula 4.2.6 da minuta de Contrato determina que o Plano de Destinação dos Bens da Concessão deve incluir as áreas adjacentes à rodovia que apresentem características de interesse histórico, turístico, arquitetônico ou cultura. Tais áreas somente constituirão obrigação da Concessionária caso venham a ser arroladas e transferidas a ela, que terá o prazo de 2 anos após a Data de Assunção para indicar sua destinação com base em seu juízo de conveniência e oportunidade, podendo optar por permanecer responsável por sua gestão e exploração ou pela sua devolução ao Poder Concedente.

#### **50. Minuta de Contrato Cláusula 5.1.3**

Nos termos da cláusula 5.1.3 da Minuta de Contrato, a futura Concessionária será responsável pelo cumprimento de todas as condicionantes já existentes, ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis, inclusive referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos. Com isso, deverá arcar com a integralidade dos custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou pelo Poder Concedente.

Nesse âmbito, entende-se que todos os custos a serem eventualmente desembolsados pela futura Concessionária, vinculados não somente ao cumprimento das condicionantes ambientais de terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, mas como também a transferência de obras em andamento, estão cobertos pelo montante previsto na Cláusula 5.7.1 de R\$ 121.093.111,28.

Dessa forma, caso sejam necessários outros valores superiores ao previsto na cláusula 5.7.1, a futura Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Além disso, com relação aos sítios arqueológicos, entendemos que a Concessionária será responsável somente por aqueles reconhecidos pelo Iphan ou demais órgãos de proteção ao patrimônio histórico até a data de publicação do Edital de Concorrência nº 01/2024. Assim, a Concessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro no caso de custos e condicionantes referentes à descoberta de novos sítios arqueológicos.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso contrário, esclarecer o procedimento que será adotado para o compartilhamento de riscos.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. A verba contratual prevista na subcláusula 5.7.2 deve ser utilizada para os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes do cumprimento das condicionantes ambientais exigidas pelo órgão licenciador, conforme descrito na subcláusula 5.1.3, sendo realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro do valor correspondente a 80% (oitenta por cento) da variação dos valores efetivamente aplicados em relação ao montante previsto na subcláusula 5.7.1. Destaca-se que a subcláusula 5.7.1 (ii) prevê que custos referentes a despesas com assessoria jurídica, despesas cartoriais, taxas judiciais e honorários são de responsabilidade da Concessionária, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro.

Quanto aos custos relativos à descoberta de novos sítios arqueológicos, paleontológicos e/ou outras interferências ligadas ao patrimônio cultural não previstos no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) ou não indicados como responsabilidade da Concessionária no Contrato, são riscos assumidos pelo Poder Concedente, na forma da subcláusula 22.6.2 (iii) do Contrato de Concessão.

#### **51. Minuta de Contrato Cláusula 5.1.2. e 5.1.3.**

Em referência às cláusulas 5.1.2. e 5.1.3 da minuta de Contrato, a futura Concessionária deverá adotar as providências necessárias pelos órgãos ambientais competentes, em vistas da obtenção, manutenção, renovação ou regularização das licenças ambientais vigentes, bem como cumprir com as condicionantes já existentes, ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis.

Considerando a importância do tema que poderá ter repercussões na elaboração das propostas econômicas das Proponentes, solicita-se informações sobre quais são as condicionantes ambientais já determinadas pelos órgãos ambientais em relação ao Sistema Rodoviário, bem como o cronograma e o andamento de cumprimento de tais condicionantes.

Adicionalmente, favor disponibilizar licenças ambientais, bem como outros eventuais documentos relevantes, para que as Proponentes possam avaliar corretamente as obrigações, sua extensão e

os riscos decorrentes dessa previsão contratual, a fim de preservar-se a transparência e publicidade das informações da Concessão.

**Respostas:** As informações sobre o licenciamento ambiental utilizadas no Estudo de Viabilidade constam no Produto 9 - Estudos Ambientais. Esclarece-se que a subcláusula 2.5.1 do Edital dispõe que os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referenciais. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Por fim, informa-se que a ANTT disponibilizou na página do certame todas as informações recebidas do DNIT referentes às licenças ambientais vigentes.

## **52. Minuta de Contrato Cláusulas 19.1 e 19.1.3**

Em referência à Cláusula 19.1 da Minuta de Contrato, a cobrança da tarifa de pedágio terá início após o cumprimento, de forma cumulativa, das seguintes exigências:

- i. a conclusão das metas dos Trabalhos Iniciais previstas até o 12º mês relativas a todo o Sistema Rodoviário, conforme estabelecido no PER;
- ii. a implantação de, ao menos, um dos dois conjuntos de praças de pedágio previstos na subcláusula 19.1.3(i);
- iii. a integralização da segunda parcela do capital social mínimo obrigatório da SPE nos termos do item 8 do Edital;
- iv. a entrega do programa de redução de acidentes, conforme previsto no PER; e
- v. a entrega do cadastro do passivo ambiental, conforme previsto no PER.

Ademais, conforme estabelecido pela cláusula 19.1.3, poderá ser solicitado o início da cobrança da tarifa de pedágio de forma fracionada, mediante, dentre outras obrigações, a conclusão dos Trabalhos Iniciais correspondentes ao Trecho de Cobertura de Praça ("TCP"), bem como a conclusão das respectivas praças e o atendimento integral dos demais itens requeridos na Cláusula 19.1.1.

Contudo, entende-se que, no caso de ocorrerem atrasos na conclusão dos Trabalhos Iniciais, por fatos e atos alheios à atuação da futura Concessionária, poderá ser dado o início da cobrança fracionada da tarifa de pedágio, desde que comprovado que o respectivo atraso foi causado por motivos não imputáveis à Concessionária.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. O cumprimento dos Trabalhos Iniciais, nos termos definidos na minuta de Contrato, é condição necessária para o início da cobrança de pedágio.

## **53. Minuta de Contrato Cláusula 19.1.9**

Com relação à Cláusula 19.1.9 da Minuta de Contrato, na hipótese de a Concessionária não concluir as metas dos Trabalhos Iniciais previstas até o 24º mês relativas a todo o Sistema Rodoviário, 40% do montante previsto para transferência da Conta Centralizadora para a Conta de Livre Movimentação, até o seu efetivo cumprimento.

Além disso, a Cláusula 19.1.9 "v" prevê que o atendimento dos requisitos após o 24º mês de Concessão não ensejará qualquer direito à Concessionária sobre os Recursos Vinculados já transferidos para a Conta de Ajuste.

Nesse âmbito, entende-se que, no caso de ocorrer algum eventual descumprimento do prazo para a conclusão dos Trabalhos Iniciais, em decorrência de fatos ou atos imputáveis ao Poder Concedente, resultando no atraso do prazo de 24 meses estabelecidos na Cláusula 19.1.9 "v", não será realizada a transferência do percentual de 40% dos valores previstos para a transferência da Conta Centralizadora para a Conta de Ajuste, sendo tais valores revertidos diretamente à Conta de Livre Movimentação.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Deverá ser observada a alocação de riscos do Contrato para a definição de quais seriam os fatos ou atos imputáveis ao Poder Concedente.

#### **54. Minuta de Contrato Cláusulas 13.4 e 20.5**

Segundo a Cláusula 13.4 da Minuta de Contrato, a Receita Bruta da Concessão deverá ser depositada na Conta Centralizadora, de forma que deverá ser movimentada em periodicidade não superior à mensal pelo Banco Depositário para fins de transferência dos Recursos Vinculados para as Contas da Concessão e de pagamento da Verba de Fiscalização.

O saldo restante, concomitante, será transferido para a Conta de Livre Movimentação.

Ademais, em referência à cláusula 12.1 da Minuta de Contrato, os Recursos Vinculados deverão compor as transferências decorrentes da Conta Centralizadora e da Conta de Aporte para as Contas da Concessão, por aportes de terceiros, públicos ou privados, ou provenientes de outros contratos de concessão, conforme decisão do Poder Concedente.

Além disso, nos termos da cláusula 20.5 da minuta de Contrato, será considerada a reversão da modicidade tarifária já implícita no cálculo da Tarifa Básica de Pedágio, sendo a Receita Extraordinária obtida ao longo da concessão integralmente destinada à Concessionária, após deduzidos somente os Recursos Vinculados, nos termos previstos Contrato.

Nesse âmbito, entende-se que as Receitas Extraordinárias poderão ser livremente utilizadas e movimentadas pela futura Concessionária. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. As Receitas Extraordinárias, juntamente com as Receitas Tarifárias, fazem parte da Receita Bruta, subcláusula 1.1.1, (lxxxix), que deve ser depositada na Conta Centralizadora, conforme definição constante na subcláusula 1.1.1 (xviii). Além disso, convém destacar que a exploração de Receitas Extraordinárias deve ser previamente autorizada, observando-se o procedimento previsto na regulamentação da ANTT e demais disposições contidas na cláusula 20 da minuta de Contrato.

#### **55. Minuta de Contrato Anexo 6 Item 1.3.2**

Conforme o item 1.3.2, Anexo 6 da Minuta de Contrato, foi estipulado que o Fator C é aplicável para:

“O reequilíbrio do Contrato, quando verificada a ampliação ou redução de receitas de pedágio ou extraordinárias ou a não utilização das verbas da Concessionária decorrentes dos seguintes eventos (rol exemplificativo): (...) 1.3.2 Não utilização da totalidade das verbas com Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT, conforme previsto no Contrato;”

Contudo, o item 17.1. da Minuta de Contrato determina que o Contrato não prevê a destinação de recursos para desenvolvimento tecnológico, conforme previsto pela Resolução ANTT nº 6032/2023.

Dessa forma, solicita-se, por gentileza, a exclusão do item 1.3.2 do Anexo 6 da minuta de Contrato.

**Respostas:** Como não há previsão de RDT neste projeto de concessão, a não utilização desta verba não será fator de reequilíbrio por meio do Fator C, tornando o item 1.3.2 do Anexo 6 não aplicável.

#### **56. Minuta de Contrato Cláusula 1.2.6. Regulamentos de Concessão Rodoviária da ANTT ("RCR")**

Conforme estipulado pela Cláusula 1.2.6. da Minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, no que concerne a requisitos técnicos, prevalecerá as disposições da regulamentação vigente.

Por outro lado, de acordo com o art. 4º, do Regulamento de Concessões Rodoviárias nº. 1 ("RCR 1"), na hipótese de divergência entre o contrato e a regulamentação da ANTT, serão observadas as seguintes regras:

"Art. 4º Em caso de divergência entre a regulamentação da ANTT e o contrato de concessão, devem ser observadas as seguintes regras:

- i. o contrato de concessão prevalece sobre a regulamentação da ANTT nas matérias em que discipline expressamente;
- ii. caso o contrato de concessão não discipline suficientemente a matéria, a regulamentação da ANTT deve ser aplicada supletivamente, desde que não contrarie as disposições do contrato;
- iii. no que o contrato de concessão for omissivo, aplica-se a regulamentação da ANTT."

Diante do exposto, entende-se:

I. No caso de divergência entre as disposições contratuais e as normas da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato;

II. No caso de o contrato de concessão não disciplinar suficientemente a matéria, a regulamentação da ANTT deve ser aplicada supletivamente; e

III. No caso em que o contrato de concessão for omissivo, aplica-se a regulamentação da ANTT.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Quanto à Interpretação do Contrato, seus Anexos e a regulamentação da ANTT, o Contrato prevê na Cláusula 1.2 tratamento específico em caso de divergências. O RCR 1 apresenta, de forma complementar, entendimento auxiliar e harmônico com o disposto no Contrato. No tocante ao questionamento formulado, cabe destacar que, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente. Além disso, no caso de o contrato de concessão não disciplinar suficientemente a matéria, a regulamentação da ANTT deve ser aplicada supletivamente, desde que não contrarie as disposições do Contrato.

#### **57. Minuta de Contrato Cláusula 6.3.1.**

Nos termos da Cláusula 6.3.1 da minuta de Contrato, a Concessionária deverá considerar, em sua Proposta Econômica Final, o montante de R\$ 84.332.594,08 (com data de referência em jan./2023) para a alocação de custos relacionados à desapropriação e desocupação.

Observa-se, nesse contexto, a existência de um Acordo Judicial (Anexo 18), que, em atenção ao verificado quando da Audiência Pública, parece impor ao futuro Concessionário, o cumprimento de diversas obrigações, que vão além do recorrente reassentamento e desocupações, o que

resultará em dispêndios adicionais aos habitualmente considerados pelas licitantes interessadas em processos similares.

No entanto, a despeito da existência do Acordo Judicial, entende-se que o valor alocado para desapropriação, desocupações e regularizações, conforme estabelecido na Cláusula 6.4., cujo risco próprio é compartilhado entre as partes, considerou e abrange todo e qualquer custo relacionado ao cumprimento dos deveres de reassentamento em todo o trecho impostos à futura Concessionária, incluindo àqueles oriundos e derivados do Acordo Judicial.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. O montante da subcláusula 6.3.1 deverá ser utilizado para todos os atos referidos na subcláusula 6.3.3 da minuta de Contrato, incluindo, portanto, ações de desocupação e desapropriação ao longo de toda a rodovia, incluindo aquelas relacionadas ao escopo do Acordo Judicial.

Os valores que excederem o montante previsto ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na proporção de 80% (oitenta por cento) do valor efetivamente aplicado, observada a alocação de riscos contida na subcláusula 22.5.3.

#### **58. Minuta de Contrato Cláusula 6.2.5.**

Em relação ao Termo de Acordo homologado pela Justiça Federal no âmbito do Processo nº 57367-09.2013.4.01.38000, foi aprovado o Programa de Reassentamento e Compensações Financeiras para os Ocupantes Socioeconomicamente Vulneráveis na Faixa de Domínio da BR381/MG/NORTE (Belo Horizonte – Governador Valadares).

De acordo com a cláusula 2ª do referido acordo, a execução do Programa de Reassentamento e Compensações Financeiras deve ser incorporada ao Contrato de Concessão do sistema rodoviário da BR-381, cuja responsabilidade pela execução ficará a cargo da futura Concessionária.

Nesse âmbito, o Acordo prevê que a ANTT deveria incluir no edital e na respectiva minuta de contrato cláusulas que reflitam integralmente o conteúdo do acordo.

No entanto, observa-se que a minuta de Contrato de Concessão faz apenas uma breve menção às obrigações da futura Concessionária em relação ao Termo de Acordo, como segue:

“6.2.5. A Concessionária deverá cumprir as obrigações e diretrizes previstas no Acordo Judicial constante do Anexo 18 a este Contrato, no trecho que será inicialmente arrolado e transferido a ela.

(i) As obrigações previstas no Acordo Judicial localizadas no trecho correspondente às Obras Previstas do Poder Concedente executadas na Região Metropolitana de Belo Horizonte não serão de responsabilidade da Concessionária.”

Portanto, entende-se que a futura Concessionária deverá executar as obrigações previstas no Termo de Acordo, de forma a implementar o Programa de Reassentamento e Compensações Financeiras para os Ocupantes Socioeconomicamente Vulneráveis na Faixa de Domínio da BR381/MG/NORTE (Belo Horizonte – Governador Valadares), com exceção das obrigações previstas no Acordo Judicial localizadas no trecho correspondente às Obras Previstas do Poder Concedente.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

E, caso afirmativo, solicita-se maiores informações e detalhes acerca de todas as obrigações, incluindo eventuais estimativas de custos, que a futura Concessionária deverá assumir em relação ao Termo de Acordo.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. As informações referentes ao escopo de obrigações a serem cumpridas pela Concessionária constam do Acordo e de seus anexos, inclusive os valores e critérios de elegibilidade acordados para os beneficiários do programa.

**59. Minuta de Contrato Cláusula 6.2.5.**

Conforme estabelecido na Cláusula 4ª do Termo de Acordo homologado pela Justiça Federal no âmbito do Processo nº 57367-09.2013.4.01.38000, relacionado ao Programa de Reassentamento e Compensações Financeiras para os Ocupantes Socioeconomicamente Vulneráveis na Faixa de Domínio da BR381/MG/Norte ("Programa de Reassentamento e Compensações"), foi previsto que:

“os Entes federais signatários não se responsabilizam pela inexecução total ou parcial de quaisquer atividades que não lhes sejam diretamente atribuídas por meio do instrumento, observadas as respectivas competências legais”

Nessa linha, na cláusula 6.2.5. da minuta de Contrato de Concessão, foi estabelecido que a Concessionária será responsável por cumprir as obrigações e diretrizes previstas no Acordo Judicial (Anexo 18), no trecho que será inicialmente arrolado e transferido a ela, com exceção das obrigações previstas no Acordo Judicial localizadas no trecho correspondente às Obras Previstas do Poder Concedente executadas na Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Verifica-se, no entanto, que o Contrato de Concessão não prevê especificamente o procedimento para tratar de eventuais erros ou imprecisões nos documentos elaborados pelo Estado durante a execução do Programa de Reassentamento e Compensações.

Portanto, entende-se que, caso a futura Concessionária identifique qualquer erro ou imprecisão nos documentos elaborados pelo Estado, os custos necessários para corrigir ou revisar esses documentos serão de responsabilidade do Poder Concedente.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso contrário, pedimos esclarecimentos adicionais sobre esse assunto.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Conforme determina a subcláusula 6.2.5, a concessionária deverá cumprir o Acordo Judicial constante do Anexo 18 no trecho que será inicialmente arrolado e transferido a ela, não contemplando o segmento denominado na minuta do Contrato de Concessão como Região Metropolitana de Belo Horizonte. É sabido também que o montante de recursos discriminado na subcláusula 6.3.1 deverá ser utilizado para todos os atos referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1 da minuta de Contrato, incluindo, portanto, ações de desocupação e desapropriação ao longo de todo o trecho inicialmente arrolado e transferido, e não apenas aquelas relacionadas ao escopo Acordo Judicial. Assim, os valores que eventualmente excederem o montante previsto, ainda que decorrentes de imprecisões nos documentos elaborados pelo Estado, ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na proporção de 80% (oitenta por cento) do valor efetivamente aplicado, conforme estabelece a subcláusula 6.3.3 (i), excluídos os custos listados na subcláusula 6.3.3, (ii), e observada a alocação de riscos contida na subcláusula 22.5.3. Ademais, observa-se que a Proponente é responsável pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

**60. Minuta de Contrato Cláusula 6.2.7.**

Conforme a cláusula 6.2.7 do Contrato, é estabelecido que eventuais invasões posteriores à Data de Assunção deverão ser impedidas pela Concessionária, não estando sujeitas ao regramento do Compartilhamento de Risco de Desapropriação e Desocupações.

Não obstante a responsabilidade de verificar e notificar o Poder Concedente sobre eventuais invasões, ressalta-se que não há delegação à Concessionária de atos de polícia administrativa, a qual é prerrogativa privativa da administração pública, de modo que apenas lhes seriam delegados atos meramente materiais de acompanhamento e verificação de situações irregulares.

Dessa forma, entende-se que, sendo a Concessionária diligente e, por sua vez, sendo o Concedente devidamente notificado e tendo havido omissão das autoridades públicas, entende-se indevido que os custos relacionados à remoção e/ou realocação dos invasores fique à cargo do Concessionário, de modo que seu valor deverá ser computado para fins de aplicação do Mecanismo de Compartilhamento de Riscos.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Todo e quaisquer custos referente às invasões posteriores à assunção deverão ser arcados exclusivamente pela concessionária, incluindo todas as medidas necessárias para a desocupação e manutenção da integridade da faixa de domínio, inclusive judiciais.

#### **61. Minuta de Contrato Cláusula 6.2.8.**

Nos termos da cláusula 6.2.8 da minuta de Contrato, a Concessionária deverá apresentar à ANTT, em até 6 (seis) meses contados da Data da Assunção, o programa de realocação de ocupações, o qual deverá incluir as ações necessárias para o cumprimento das metas de regularização e desocupação da Concessão.

Em análise ao Termo de Acordo homologado pela Justiça Federal, no âmbito do Processo nº 57367-09.2013.4.01.38000, verifica-se que foi estabelecido um regramento específico para a elegibilidade das famílias que serão atendidas pelo Programa de Reassentamento e Compensações Financeiras, sendo apresentada uma lista dos beneficiários do referido Programa.

Dessa forma, entende-se que os beneficiários do programa de realocação serão as famílias que atendam cumulativamente aos requisitos listados no Termo de Acordo, conforme as listas anexas ao referido documento. E, caso seja necessária a realocação ou reassentamento de outras famílias que não listadas inicialmente nos Anexos do Termo de Acordo, os respectivos custos envolvidos estão cobertos pelo Mecanismo de Compartilhamento de Custos.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Todas as informações públicas disponíveis e necessárias para a interpretação e precificação das obrigações decorrentes do Programa de Reassentamento e Compensações Financeiras para os Ocupantes Socioeconomicamente Vulneráveis na Faixa de Domínio da BR-381/MG/NORTE (Belo Horizonte – Governador Valadares) estão disponíveis no Acordo Judicial e seus anexos, disponibilizados na forma do Anexo 18 à minuta de Contrato. O montante de recursos discriminado na subcláusula 6.3.1 deverá ser utilizado para todos os atos referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1 da minuta de Contrato, incluindo, portanto, ações de desocupação e desapropriação ao longo de toda a rodovia, e não apenas aquelas relacionadas ao escopo Acordo Judicial.

Assim, os valores que eventualmente excederem o montante previsto, inclusive aqueles relacionados à necessidade de realocação de outras famílias alocadas na faixa de domínio da BR-

381/MG, ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na proporção de 80% (oitenta por cento) do valor efetivamente aplicado, conforme estabelece a subcláusula 6.3.3, excluídos os custos listados na subcláusula 6.3.3(ii), e observada a alocação de riscos contida na subcláusula 22.5.3.

#### **62. Minuta de Contrato Anexo 18 – Acordo Judicial**

Segundo a cláusula 11ª do Termo de Acordo homologado pela Justiça Federal, no âmbito do Processo nº 57367- 09.2013.4.01.38000, a construção de unidades habitacionais deverá observar um raio máximo de 30 (trinta) quilômetros da área de origem das famílias beneficiárias, salvo se a Concessionária demonstrar a inviabilidade de construir as unidades dentro desse raio.

No entanto, o objeto da Concessão abrange somente “a 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”.

Portanto, observa-se que a imposição de obrigação à futura Concessionária relacionada a construção de moradias não está incluída no objeto do Contrato.

Dessa forma, entende-se que a Concessionária não terá a obrigação de construção de moradias, podendo adotar métodos alternativos para o atendimento das exigências do Termo de Acordo.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. A Concessionária deverá executar todas as obrigações acordadas no âmbito do Programa de Reassentamento e Compensações Financeiras para os Ocupantes Socioeconomicamente Vulneráveis na Faixa de Domínio da BR-381/MG, com exceção do trecho da RMBH, que possui previsão de execução de obras por parte do Poder Concedente.

#### **63. Minuta de Contrato Cláusula 8.1.6.**

Nos termos da Cláusula 8.1.6 da minuta de Contrato, os contratos existentes de obras e serviços considerados essenciais à segurança do usuário poderão ser mantidos na forma contratada e executados durante a vigência da Concessão.

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

Dessa forma, a disponibilização dos contratos mencionados na Cláusula 8.1.6 tem um impacto direto na avaliação do projeto e, consequentemente, no preço a ser ofertado pelas Proponentes. Portanto, a fim de garantir que as Proponentes tenham tempo suficiente para considerar tais documentos em suas respectivas propostas, solicita-se que a ANTT disponibilize todos os contratos atualmente em vigor.

**Respostas:** Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital. Os documentos do DNIT recebidos pela ANTT foram disponibilizados na página do certame licitatório.

#### **64. Minuta do Contrato Anexo 18 – Acordo Judicial**

Com relação ao acordo homologado pela Justiça Federal em 20.02.2020, no bojo da Ação Civil Pública objeto dos autos nº 0057367.09.2013.4.01.3800, em trâmite perante a 7ª Vara da Seção Judiciária de Minas Gerais do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, foi previsto que a futura Concessionária será responsável pelo pagamento de compensações relacionadas à localidade conhecida como 'Vila Pica-Pau'.

No entanto, observa-se que essa comunidade está localizada em um trecho que não se conecta com a área concedida, e também está separada de outros elementos que compõem o Sistema Rodoviário. Além disso, de acordo com o projeto executivo, essa comunidade ficará isolada, isto é, sem vias de acesso.

Dessa forma, solicita-se, por gentileza, informações completas sobre as áreas de compensação da 'Vila Pica-Pau', bem como detalhamento acerca dos procedimentos a serem adotados pela futura Concessionária em relação à 'Vila Pica-Pau'.

**Respostas:** Conforme aponta a subcláusula 6.2.5 da minuta de Contrato, a Concessionária deverá cumprir integralmente as obrigações e diretrizes previstas no Acordo Judicial constante do Anexo 18, no trecho que será inicialmente arrolado e transferido a ela, sendo que as obrigações localizadas no trecho correspondente às Obras Previstas do Poder Concedente executadas na Região Metropolitana de Belo Horizonte não serão de responsabilidade da Concessionária.

#### **65. Edital Item 9.2.2.**

O item 9.2.2 do Edital dispõe que:

“As Corretoras Credenciadas deverão representar as Proponentes junto à B3 S.A., na entrega da Proposta Econômica Escrita e dos Documentos de Qualificação e nos atos da Sessão Pública do Leilão.”

Contudo, de acordo com o item 6.3 do Edital, a Proponente vencedora deve apresentar os Documentos de Qualificação por meio de Peticionamento Eletrônico.

Ainda, de acordo com as Condições Mínimas do Contrato de intermediação constante no Anexo A do Manual de Procedimentos do Leilão, a Corretora Credenciada se compromete a entregar à Comissão de Outorga, na B3, os volumes 1 e 2, e a remuneração da B3.

Assim, entende-se que:

- (i) o item 9.2.2 do Edital foi omissivo quanto à representação, pela Corretora Credenciada, das Proponentes na entrega do volume da Garantia da Proposta;
- (ii) a Corretora Credenciada não representará a proponente vencedora na entrega dos Documentos de Qualificação, visto que será realizada por meio de peticionamento eletrônico e não presencialmente na sede da B3.

Portanto, sugere-se que o item 9.2.2 do Edital seja retificado nos seguintes termos:

“9.2.2. As Corretoras Credenciadas deverão representar as Proponentes junto à B3 S.A., na entrega da Proposta Econômica Escrita e da Garantia da Proposta e nos atos da Sessão Pública do Leilão.”  
Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está correto. A Garantia da Proposta e a Proposta Econômica Escrita deverão ser entregues por representante das Corretoras Credenciadas, na forma do item 6.1 do Edital. A Corretora Credenciada não representará a proponente vencedora na entrega dos Documentos de Qualificação, que será entregue via peticionamento eletrônico por meio de um de seus Representantes Credenciados.

**66. Edital Item 6.1 (II)**

O item 6.1 (II) do Edital estabelece a forma de identificação da capa do Volume 2 – Proposta Econômica Escrita.

Contudo, a palavra “concessão” está duplicada na referida capa.

Assim, entende que na capa de identificação referente ao Volume 2 – Proposta Econômica Escrita, deve constar a seguinte redação em suas primeiras duas linhas:

“EDITAL DE CONCESSÃO Nº 1/2024 – CONCESSÃO DA BR-381/MG” Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

**67. Edital Item 7.1.**

De acordo com o item 7.1. do Edital, a Garantia da Proposta poderá ser prestada em dinheiro, títulos da dívida pública, seguro-garantia ou fiança bancária.

O capítulo 3 do Manual de Procedimentos do Leilão, por sua vez, prevê que a Garantia da Proposta poderá ser aportada nas seguintes modalidades:

- Apólice de Seguro Garantia;
- Carta de Fiança Bancária;
- Título Público Federal
- Depósito Caução (Caução em Dinheiro); e/ou
- Título de Capitalização.

Assim, em que pese o item 7.1 do Edital não prever a possibilidade de apresentação da Garantia da Proposta na modalidade de título de capitalização, entende-se que a referida modalidade será admitida, nos termos do Manual de Procedimento do Leilão.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, entendimento está correto. Também será admitida a apresentação da Garantia da Proposta na modalidade de título de capitalização, de acordo com os requisitos estabelecidos no Manual de Procedimento do Leilão.

**68. Minuta do Contrato Cláusula 22.3.1 (i)**

A cláusula 22.3.1 (i) da Minuta do Contrato estabelece que a Concessionária assume integral e exclusivamente os riscos relacionados às variações nos custos e investimentos necessários à execução das obras e serviços objeto da Concessão.

Tendo em vista que:

(i) a cláusula em questão é bastante aberta, deixando margem para interpretações diversas sobre a delimitação das obras e serviços cujo risco é assumido pela Concessionária; e

(ii) devido à ampla redação da cláusula, há o receio de que ela possa gerar encargos excessivos para a Concessionária, impactando o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

Entende-se que, a Concessionária assume integral e exclusivamente os riscos relacionados às variações nos custos e investimentos necessários à execução das obras e serviços objeto da concessão, desde que estejam previstos de maneira expressa no PER.

Inclusive, esse entendimento já foi seguido em licitações anteriores, como na recente Licitação da BR 040 (BH-JF), onde a ANTT, por meio da cláusula 22.1.8 do Contrato, determinou que a Concessionária é integral e exclusivamente responsável pelos riscos relacionados aos investimentos e custos para a execução dos serviços previstos no PER.

Considerando esse precedente e o provável impacto negativo para a Concessionária decorrente da referida redação, favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. A Concessionária deverá arcar com os riscos das variações nos custos e investimentos necessários à execução das obras e serviço objeto da Concessão, observadas as demais disposições do Contrato, sobretudo aquelas contidas na Cláusula 22, que tratam da alocação de riscos da concessão.

#### **69. Minuta do Contrato Cláusula 22.2.3 (iii)**

Conforme estipulado pela Cláusula 22.2.3 (iii), o Poder Concedente ficará responsável pelos impactos positivos ou negativos decorrentes da implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow (ou outro que venha a existir), abrangendo, inclusive, o aumento de receita e de evasão decorrente da implantação dessa modalidade.

Assim, favor esclarecer quais tipos de impactos serão atribuídos ao Poder Concedente e quais podem ser eventualmente compartilhadas com a futura Concessionária.

**Respostas:** A subcláusula 22.2.3 (iii) é clara ao informar que serão alocados ao Poder Concedente quaisquer impactos positivos ou negativos decorrentes da implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow, ou outro que venha a existir, inclusive o comprovado aumento de receita e de evasão decorrente da implantação desta modalidade.

#### **70. Minuta do Contrato Cláusula 22.5.3.**

Nos termos da cláusula 22.5.3 (a), os riscos de variação do valor destinado a desapropriações e desocupações serão compartilhados entre Concessionária e o Poder Concedente.

As cláusulas 6.3.1 e 6.3.3 do Contrato definiram que a Concessionária deverá se responsabilizar pelos valores dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas ou ocupação provisória de bens imóveis, apenas sobre aqueles que superarem a proporção de 20% do montante previsto de R\$ 84.332.594,08 (data-base de janeiro/2023), a ser reajustado anualmente, a partir da Data de Assunção, pelo IRT.

Nos termos da cláusula 6.1.1., caberá à Concessionária, como entidade delegada do Poder Concedente, e sob a fiscalização da ANTT, promover desapropriações e servidões administrativas, propor limitações administrativas e ocupar provisoriamente bens imóveis necessários à execução e conservação de obras e serviços vinculados à Concessão, conforme previsto no PER.

Por outro lado, conforme a Cláusula 22.5.3 (b) da minuta de Contrato, o Poder Concedente deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas ou ocupação provisória de bens imóveis, que superar a proporção de 80% do montante de R\$ 84.332.594,08 (data-base de janeiro/2023), a ser reajustado anualmente, a partir da Data de Assunção, pelo IRT. Em que pese o referido compartilhamento de riscos, a cláusula 6.2.5 aloca como obrigação da Concessionária cumprir com o Acordo Judicial (Anexo 18) e a cláusula 6.3.1 (i) determina que o valor de R\$ 84.332.594,08 somente será utilizado para os atos das cláusulas 6.1.1 e 6.2.1

Assim, apesar da previsão da cláusula 6.3.1 (i), entende-se que o cumprimento das obrigações do Acordo Judicial pela Concessionária também segue a regra de compartilhamento de riscos determinado na cláusula 22.5.3 da Minuta do Contrato.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. A cláusula 6.3.1 determina que o valor de R\$ 84.332.594,08 seja destinado para fins de desapropriação e desocupação, o que engloba os atos previstos na cláusula 6.2.5 (Acordo Judicial – Anexo 18). Assim, os valores que eventualmente excederem o montante previsto, ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na proporção de 80% (oitenta por cento) do valor efetivamente aplicado, conforme estabelece a subcláusula 6.3.3 (i), excluídos os custos listados na subcláusula 6.3.3, (ii), e observada a alocação de riscos contida na subcláusula 22.5.3.

**71. Minuta do Contrato Cláusula 22.5.1 (i)**

Nos termos da Cláusula 22.5.1 (i), a futura Concessionária deverá assumir os riscos relacionados ao atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no PER ou de outros prazos estabelecidos entre as partes ao longo da vigência do Contrato, com exceção dos casos previstos na Cláusula 22.2, que estabelece os riscos do Poder Concedente.

Entende-se que os atrasos decorrentes de ações ou omissões do Poder Concedente, ainda que não sejam relacionados aos riscos alocados a ele, não poderão ser de responsabilidade da futura Concessionária.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento não está correto. A subcláusula 22.5.1 (i) aloca à Concessionária os riscos relacionados ao atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no PER. Desta feita, deve-se considerar que as ações ou omissões do Poder Concedente que podem resultar em um compartilhamento do mencionado risco são somente aquelas dispostas de forma expressa na cláusula 22 como sendo risco assumido pelo Poder Concedente.

**72. Minuta do Contrato Cláusula 22.5.2. (i)**

Segundo a Cláusula 22.5.2. (i) do Contrato, o Poder Concedente arcará pelos riscos atrelados ao atraso na elaboração e assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens à Concessionária.

Nesse sentido, em um eventual atraso na assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, por ato ou fato imputável ao Poder Concedente, entende-se que as eventuais receitas não auferidas pela Concessionária entre o prazo inicial previsto para assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens até a sua efetiva assinatura, dará causa ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Em caso de eventual atraso na entrega do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, a Data de Assunção da Concessão será postergada, assim como o início das obrigações contratuais, de forma que o equilíbrio econômico-financeiro do contrato será preservado.

**73. Minuta do Contrato Cláusula 7.2.4.**

A cláusula 7.2.4. da Minuta do Contrato estabelece que os eventuais atrasos na análise dos projetos por parte da ANTT, não serão imputados à Concessionária, caso estes forem apresentados em conformidade com as Normas Técnicas, o Contrato e os normativos da ANTT.

Contudo, a referida cláusula faz a ressalva de que, mesmo que os projetos tenham sido apresentados em conformidade com as normas técnicas, poderá ser aplicado um Desconto de Reequilíbrio.

Tendo em vista que o risco dos eventuais atrasos na análise dos projetos, por parte da ANTT, não é imputado à Concessionária, caso estes forem apresentados em conformidade com as Normas Técnicas, não há cabimento de se aplicar um desconto de reequilíbrio para desfavorecê-la, motivo pelo qual a referida ressalva deve ser excluída da cláusula 7.2.4.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Nos termos da subcláusula 7.2.4., não caberá aplicação de penalidade à Concessionária no caso de atrasos da ANTT, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio por eventual atraso nas obras causado pela não aprovação do projeto no prazo. Destaca-se que a finalidade do Desconto de Reequilíbrio é manter a equivalência contratual entre os serviços prestados e a sua remuneração, não constituindo penalidade imposta à Concessionária.

#### **74. 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 12 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.

Entende-se que o mecanismo também deverá ser aplicável, quando ainda não estiver atingido o índice de 90% das obras de Ampliação de Capacidade e de Melhorias, visto que é justamente nesta fase que há a maior exposição de riscos à flutuação de valores e custos dos insumos.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Deve-se atentar que o Anexo 15 estabelece, em sua subcláusula 2.5, que a limitação para a aplicação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo em favor da Concessionária é a conclusão de ao menos 90% (noventa por cento) das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER até o momento da sua aferição, e não a execução de 90% de todas as obras previstas nesta fase da concessão.

#### **75. Minuta do Contrato Cláusula 22.6.3.**

Segundo a cláusula 22.6.3., os riscos associados à variação nos custos e investimentos para cumprir as condicionantes das licenças, permissões e autorizações da Concessão serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, da seguinte forma:

(i) A Concessionária assume o integralmente os custos até 20% superior do limite estabelecido na cláusula 5.7.1 de R\$ 121.093.111,28; e

(ii) O Poder Concedente assume a responsabilidade por 80% do valor que ultrapassar o referido limite.

Apesar de ser um risco compartilhado, entende-se que, no caso de eventuais atrasos decorrentes de alterações de projetos propostos ou impostos pela a ANTT, a Concessionária não será responsabilizada.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Na forma da subcláusula 22.5.2 (iii), o aumento dos custos associados à execução do Contrato por um fato da administração é um risco alocado ao Poder Concedente.

### **Protocolo 50505.031779/2024-88**

Recebido em 14 de junho de 2024 – 21:12:51

#### **1. Edital Item 16.17.**

De acordo com o item 16.17 do Edital, a divulgação no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP) [<https://www.gov.br/pncp>], nos termos do art. 94 da Lei nº 14.133/2021, é condição indispensável para a eficácia do Contrato, de seus Anexos e Aditamentos e deverá ocorrer no prazo de 20 (vinte) dias úteis, contados da data de sua assinatura.

Portanto, entendemos que o Poder Concedente será o responsável por realizar referida divulgação no portal PNCP. Nosso entendimento está correto?

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

#### **2. Edital Item 13.3.2.**

De acordo com o item 13.3.2. do Edital, será verificada a diferença entre os percentuais de desconto ofertados, sendo habilitadas para a Etapa de Viva Voz a Proponente classificada preliminarmente em primeiro lugar e as Proponentes que tenham ofertado Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio até 20% (vinte por cento) inferior em termos relativos, ou com diferença nominal de até 5% (cinco por cento) em relação ao maior desconto apresentado, o que resultar em maior abrangência.

Entendemos que a aplicação de 5% se refere à diferença absoluta, em pontos percentuais, de deságio na Tarifa de Pedágio.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

#### **3. Minuta de Contrato Definição de “Notificação de Reequilíbrio”**

A cláusula 1. (Ixxii) da Minuta de Contrato estabelece a Notificação de Reequilíbrio como a comunicação da ANTT ao Banco Depositário que autoriza o pagamento de indenização à Concessionária para recompor o equilíbrio econômico-financeiro, por meio de recursos existentes na Conta de Ajuste conforme o Contrato.

Observa-se que esta notificação não deveria estar associada à indenização da concessionária ao término da concessão, pois essa seria a função da "Notificação de Ajuste de Resultado".

Portanto, entendemos que a "Notificação de Reequilíbrio" refere-se à comunicação da ANTT ao Banco Depositário para ajustar os valores destinados à Conta de Livre Movimentação, após a aplicação dos fatores A, D e E.

Adicionalmente, entendemos que essa notificação envolve a solicitação da ANTT ao Banco Depositário para transferir valores da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação, a fim de corrigir reequilíbrios econômico-financeiros em favor da Concessionária, como no caso do Compartilhamento de Risco de Condicionantes Ambientais, conforme a cláusula 5.7 da Minuta de Contrato.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar.

**Respostas:** O entendimento está correto. Ao término da Concessão, eventual pagamento de indenização à Concessionária é comunicado ao Banco Depositário mediante a Notificação de Ajuste Final de Resultados. A Notificação de Reequilíbrio autoriza o pagamento de indenização à Concessionária mediante a transferência de valores existentes na Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação com o propósito de recompor o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nos casos previstos contratualmente.

#### **4. Minuta de Contrato Cláusula 5.7.2.**

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

Entendemos que essa recomposição ocorrerá por meio da transferência direta de valores da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação pelo Banco Depositário, mediante Notificação de Reequilíbrio enviada pela ANTT.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar.

Em caso afirmativo, favor esclarecer como será realizado o reequilíbrio caso não haja saldo suficiente na Conta de Ajuste.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Em caso de saldo insuficiente na Conta de Ajuste, o reequilíbrio poderá ser feito, a critério da ANTT, com base nas alternativas trazidas na subcláusula 23.3.1.

#### **5. Minuta de Contrato Cláusula 6.3.3.**

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

Entende-se que essa recomposição ocorrerá por meio da transferência direta de valores da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação pelo Banco Depositário, mediante Notificação de Reequilíbrio enviada pela ANTT.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar. Em caso afirmativo, favor esclarecer como será realizado o reequilíbrio caso não haja saldo suficiente na Conta de Ajuste.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Em caso de saldo insuficiente na Conta de Ajuste, o reequilíbrio poderá ser feito, a critério da ANTT, com base nas alternativas trazidas na subcláusula 23.3.1.

#### **6. Minuta de Contrato Cláusula 8.6.3. (v)**

De acordo com a cláusula 8.6.3. (v), no caso de inclusão de obras de Contorno Alternativo, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será calculada a partir da diferença entre a nova proposta e a proposta original. Se a diferença for positiva, o valor será recomposto por meio da utilização do Fluxo de Caixa Marginal. Se a diferença for negativa, será revertida à alíquota de Recursos Vinculados por meio do Fator C.

No entanto, de acordo com o Anexo 6 da Minuta de Contrato, o Fator C incide diretamente sobre a Tarifa Básica de Pedágio, não afetando a alíquota de Recursos Vinculados.

Sendo assim, favor esclarecer se o reequilíbrio se daria através do Fator C (impactando a Tarifa de Pedágio) ou da alíquota de Recursos Vinculados.

**Respostas:** A redação da minuta contratual será ajustada. Conforme dispõe a subcláusula 19.7.2, o Fator C será calculado e aplicado conforme a metodologia prevista no Anexo 6, que disciplina a incidência de seus efeitos diretamente na Tarifa de Pedágio.

#### **7. Minuta de Contrato Cláusula 1.1.1 item (cviii) e Cláusula 8.7.8**

Conforme a cláusula 1.1.1 (cviii) da Minuta de Contrato, a Variante de Santa Bárbara/MG é a obra a ser realizada pelo Poder Concedente na BR-381, iniciando no km 334,4 (Entr. BR-120(B) Nova Era) e terminando no km 379,8 (Entr. BR-381- Rio Una), com extensão aproximada de 45,40 km, de acordo com o SNV (2022).

Porém, de acordo com a cláusula 8.7.8, caso o Poder Concedente venha a construir a Variante de Santa Bárbara/MG, ela poderá ser incluída no escopo da presente Concessão, com a ANTT responsável por considerar os efeitos globais de sua entrada em operação para o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Portanto, embora o Contrato defina a execução da obra pelo Poder Concedente, a cláusula 8.7.8 indica que sua realização não é garantida.

Nesse contexto, entendemos que a Variante de Santa Bárbara/MG não se caracteriza como uma Obra Superveniente e a transferência parcial da obra para a Concessionária exigirá acordo prévio entre as partes.

Além disso, solicitamos esclarecimento sobre a previsão de execução ou não desta obra pelo Poder Concedente, e sua respectiva estimativa de prazo.

Favor confirmar se o entendimento está correto e esclarecer o solicitado acima.

Em caso de o nosso entendimento não estar correto, favor esclarecer e justificar.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. O Contorno de Santa Bárbara é uma obra relacionada ao Sistema Rodoviário concedido, com eventual execução prevista pelo Poder Concedente. Conforme disposto na subcláusula 8.7.8, caso venha a ser concluída, o segmento poderá ser incluído no objeto da Concessão mediante reequilíbrio econômico-financeiro. Até o momento, o Poder Concedente não dispõe de maiores informações sobre seu escopo e prazo estimado de conclusão.

#### **8. Minuta de Contrato Cláusula 8.8.1.(ii)**

Conforme a cláusula 8.8.1. (ii) da Minuta de Contrato, a administração dos subtrechos da RMBH, nos quais o DNIT é responsável pela execução das obras listadas no Anexo 16, seguirá as diretrizes estabelecidas no Anexo 17.

No entanto, até o prazo final para o protocolo dos pedidos de esclarecimentos, em 14 de junho de 2024, o Anexo 17 não foi disponibilizado pela ANTT.

Dessa forma, entendemos que, após a publicação do Anexo 17, os interessados terão direito de enviar solicitações de esclarecimentos exclusivamente sobre o Anexo 17, mesmo após o prazo limite previsto no edital para o protocolo de pedidos de esclarecimento (14 de junho de 2024).

Além disso, entendemos que a ausência desse anexo contratual impede que ele exija novos investimentos necessários pela Concessionária, uma vez que a sua exigência poderia afetar a formulação da proposta econômica das licitantes, exigindo reabertura do prazo para apresentação das propostas.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. O Anexo 17 não criará qualquer responsabilidade adicional à Concessionária, tendo por objetivo apenas consolidar as obrigações já estabelecidas na subcláusula 8.8.1. da minuta de Contrato. Diante disso, não haverá reabertura do prazo para pedidos de esclarecimentos e nem a necessidade de reabertura de prazo para apresentação das propostas.

#### **9. Minuta de Contrato Cláusula 8.8.1.**

Conforme a cláusula 8.8.1 da Minuta de Contrato, as obras realizadas na Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH e listadas no Anexo 16 são de responsabilidade do DNIT, sendo transferidas à Concessionária após sua conclusão total ou parcial, seguindo as disposições estipuladas na referida cláusula.

Caso as Obras Previstas do Poder Concedente sejam concluídas parcialmente e transferidas à Concessionária para conclusão, entendemos que:

(i) o Poder Concedente continuará responsável pela execução total e pelo risco econômico-financeiro das Desocupações e Desapropriações neste trecho;

(ii) o Poder Concedente manterá a responsabilidade integral e o risco econômico-financeiro da remoção de Interferências neste trecho; e

(iii) a Concessionária deverá refazer os projetos das obras não concluídas, para que o reequilíbrio econômico-financeiro seja calculado com base na estimativa de custo elaborada pela Concessionária, em vez da estimativa anterior preparada pelo DNIT, que pode não refletir as condições atuais das obras.

Favor confirmar individualmente se o entendimento de cada tópico acima está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar.

**Respostas:** O entendimento está correto para os itens (i) e (iii). Para o item (ii), em caso de alteração contratual que inclua responsabilidades à concessionária para a conclusão de obras na RMBH, a concessionária deverá realizar a remoção de interferências necessárias, garantido o reequilíbrio econômico-financeiro.

#### **10. Minuta de Contrato Cláusula 8.8.1.**

Considerando o tema abordado no pedido de esclarecimento anterior, caso as Obras Previstas do Poder Concedente sejam transferidas à Concessionária para conclusão, entendemos que os prazos previstos no Anexo 16 serão reavaliados, uma vez que os referidos prazos não serão mais factíveis. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer justificar. Em caso afirmativo, favor esclarecer quais serão os novos prazos para a Concessionária refazer os projetos das obras não concluídas, bem como o respectivo prazo para conclusão das obras (após conclusão da Desapropriação/Desocupação pela ANTT).

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Os prazos deverão ser suficientes para a conclusão de todas as etapas, desde a elaboração de projetos à conclusão das obras, e deverão ser acordados entre a futura concessionária e a ANTT, como um procedimento ordinário de inclusão de obra não prevista no PER.

#### **11. Minuta de Contrato Cláusula 8.8.1. (i)**

De acordo com a cláusula 8.8.1. (i), a Concessionária será responsável pela implantação das obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais nos subtrechos da RMBH a partir da Data de Assunção, de acordo com os prazos e parâmetros definidos no PER.

Entretanto, tendo em vista que a execução das referidas obras é de responsabilidade do DNIT, entendemos que, caso as Obras Previstas do Poder Concedente sejam transferidas à Concessionária após sua conclusão parcial, a Concessionária não será responsável por concluir as obras pendentes e não executadas pelo Poder Concedente, a partir da listagem de obras do Anexo 16. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. A cláusula 8.8.1 do Contrato é clara ao estabelecer que a execução das obras na Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH e listadas no Anexo 16 será de responsabilidade do DNIT, sendo transferidas à Concessionária após sua conclusão total ou parcial. No entanto, caberá à Concessionária, desde a Data de Assunção, implantação das obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais, nos termos do PER. Ademais, deve-se observar que, nos termos da cláusula 2 do anexo 16, na impossibilidade de o Poder Concedente executar as obras constantes da tabela 1, o Poder Público poderá tomar a decisão de incluir as obras como obrigação da concessionária, com o devido reequilíbrio econômico-financeiro.

#### **12. Minuta de Contrato Cláusula 8.8.1. e Anexo 16**

Considerando o tema abordado no item anterior, solicitamos esclarecimento sobre o prazo das Obras Previstas do Poder Concedente na Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH, uma vez que esse prazo não está definido nem na Minuta de Contrato nem no Anexo 16.

**Respostas:** Deverá ser considerado o prazo de conclusão de todo o escopo de obras previsto na Tabela 1 do Anexo 16 até o final do 7o ano de concessão, conforme se depreende do Fator de

recomposição de equilíbrio previsto na Tabela 2, que prevê o início dos serviços de conservação e monitoração da RMBH pela Concessionária a partir do 8o ano de concessão. O Anexo 16 será retificado para trazer maior clareza sobre este aspecto.

### **13. Minuta de Contrato Anexo 16 Tabela 1**

De acordo com a cláusula 2 do Anexo 16 da Minuta de Contrato, caso o Poder Concedente não consiga executar as obras listadas na Tabela 1, o Poder Público poderá decidir incluí-las futuramente, com o devido reequilíbrio econômico-financeiro.

Entretanto, a referida tabela não especifica os prazos para a execução das obras pelo Poder Concedente.

Assim, favor esclarecer quais são os prazos previstos para cada item de obra prevista, a fim de garantir a compreensão do impacto no tráfego do sistema rodoviário.

**Respostas:** Deverá ser considerado o prazo de conclusão de todo o escopo de obras previsto na Tabela 1 do Anexo 16 até o final do 7o ano de concessão. Nos termos dispostos na minuta de Contrato e do Anexo 17 a ser publicado, a Concessionária terá acesso a todas as informações e documentos relacionados à execução das referidas obras pelo Poder Concedente. O Anexo 16 será retificado para trazer maior clareza sobre este aspecto.

### **14. Minuta de Contrato Anexo 16 Tabela 2**

A Tabela II menciona o "Fator de Recomposição de Cronograma (FROc) por quilômetro", destinado ao reequilíbrio econômico-financeiro, caso ocorra uma mudança no ano de transferência do segmento da RMBH para a Concessionária.

A cláusula 7 do Anexo 16 estipula que o FROc deve ser incorporado à fórmula da Tarifa de Pedágio. Nesse contexto, solicitamos os seguintes esclarecimentos:

- (i) Qual é a fórmula matemática a ser utilizada para aplicar o FROc, dado que a fórmula da Tarifa de Pedágio (cláusula 19.6.4 do contrato) não faz referência a este fator?
- (ii) Qual é a metodologia utilizada para apuração do FROc total, pois na tabela é demonstrado um fator por quilômetro, sem especificar se deverá ser multiplicado por uma quilometragem, e por qual deveria ser multiplicado (km executada e arrolada ou km não executada)?
- (iii) Favor explicar o significado do "Valor Máximo" mencionado na Tabela 2 do Anexo 16.
- (iv) Qual é o horizonte temporal de aplicação do fator? Em outras palavras, o FROc será aplicado na Tarifa de Pedágio após a transferência permanecendo fixo até o prazo final da Concessão, ou apenas durante os anos atrasados/antecipados?

**Respostas:** (i) A fórmula da Tarifa de Pedágio indicada na subcláusula 19.6.4 da minuta de Contrato foi revista para  $TP = TCP \times TBP \times (1 + \sum PTH) \times (1 - \sum FROc) \times IRT \times (1 - D) + (FCM \times IRT) + C$ , sendo acrescida a seguinte definição:

"FROc: Fator de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro relacionado às Obras Previstas do Poder Concedente, conforme Tabela 2 do Anexo 16."

(ii) O FROc total será o valor do FROc/km multiplicado pela extensão do trecho transferido à concessionária, no caso de antecipação, ou pela extensão do trecho não transferido à concessionária, no caso de postergação de entrega das Obras Previstas do Poder Concedente.

(iii) O "Valor Máximo" indicado na Tabela 2 refere-se ao máximo (ou mínimo em caso de FROc negativo) valor que pode atingir o FROc em cada ano de concessão.

(iv) O FROc será calculado anualmente conforme a extensão de rodovia repassada à gestão da Concessionária.

A redação do Anexo 16 foi ajustada para trazer maior clareza ao dispositivo.

#### **15. Minuta de Contrato Anexo 16 Cláusula 6**

De acordo com a cláusula 6 do Anexo 16 da Minuta de Contrato, somente ocorrerá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pela assunção do segmento da Região Metropolitana de Belo Horizonte em caso de: (i) alteração do ano previsto para a transferência do segmento à Concessionária ou de (ii) transferência do segmento com remanescente a executar.

Entendemos que para o caso (i), em um cenário de antecipação, a Concessionária deverá antecipar o início da Conservação e Monitoração deste segmento, e os valores considerados na Proposta Econômica serão dispendidos além do previsto inicialmente. Sendo assim, entendemos que haverá, neste caso, a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar.

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

#### **16. Minuta de Contrato Anexo 16 Cláusula 9**

De acordo com o item 9 do Anexo 16 da Minuta de Contrato, no caso de transferência parcial ou total do segmento em ano divergente do previsto na Tabela 2 do Anexo 16, será realizada recomposição do equilíbrio econômico financeiro do Contrato em favor ou desfavor da Concessionária, respectivamente, se o evento ocorrer de forma antecipada ou postergada, em função do deslocamento de cronograma dos custos relativos à manutenção, conservação e monitoração do segmento.

A respeito das Obras Previstas do Poder Concedente na Região Metropolitana de BH, considera-se que:

- (i) as obras a serem entregues pelo Poder Concedente induzem aumento relevante no tráfego;
- (ii) a Concessionária não possui ingerência sobre a execução e conclusão destas obras;
- (iii) as obras devem ser entregues nos prazos que deverão ser estabelecidos na Tabela 1 e 2 do Anexo 16;
- (iv) as obras e seus prazos serão considerados na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão;
- e
- (v) a curva de referência de tráfego, em eixos equivalentes, relativo ao Mecanismo de Compartilhamento do

Risco de Demanda apresenta um degrau no ano 8 devido à indução de tráfego causada pela conclusão das Obras.

Portanto, entende-se que, caso haja atraso nas obras ou conclusão parcial das mesmas, a Banda do Mecanismo e o Fator de Compartilhamento do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, deverão ser respectivamente 0% e 100% até a conclusão das obras, de modo a não penalizar a Concessionária.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Para o compartilhamento ordinário dos riscos de variação da receita tarifária, deverão ser observadas as bandas e o fator de compartilhamento estabelecidos no Anexo 14. No entanto, caso os atrasos sejam enquadráveis

em outras hipóteses previstas na matriz de riscos, deverão ser observadas as previsões contidas nas subcláusulas 22.1.2 e 22.2.3.

#### **17. Minuta de Contrato Cláusula 23.3.1. (vi)**

Conforme a cláusula 23.3.1. (vi) da Minuta de Contrato, o Poder Concedente pode ajustar o prazo de concessão em até 5 (cinco) anos para recompor o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Por outro lado, a cláusula 3.2 estabelece que o Contrato pode ser prorrogado por até 30 anos. Portanto, entendemos que:

(i) a cláusula 3.2 trata da prorrogação ordinária, enquanto a cláusula 23.3.1. (vi) se refere a uma prorrogação extraordinária, de modo que a realização de eventual prorrogação extraordinária com base na cláusula 23.3.1.(vi) não impede a futura prorrogação do contrato de concessão com base na cláusula 3.2; e

(ii) o limite de 5 anos para prorrogação, conforme estabelecido na cláusula 23.3.1 (vi), será aplicado individualmente em cada revisão extraordinária.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar.

**Respostas:** 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. com base na cláusula 23.3.1.(vi) não impede a prorrogação indicada na cláusula 3.2. (ii) 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.

#### **18. Minuta de Contrato Cláusula 27.6.2.**

De acordo com a cláusula 27.6.2 da Minuta de Contrato, as ações propostas no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT deverão ser implementadas pela Concessionária com recursos vinculados depositados na Conta de Ajustes.

Para um possível cenário onde os custos dispendidos com o Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental extrapolem o valor disponível na Conta de Ajuste, entendemos que a Conta de Ajuste será utilizada na sua totalidade, e a diferença restante será ressarcida, respeitando a ordem de "Meios de Recomposição" listados na cláusula 23.3.1.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor especificar como se dará o ressarcimento do valor adicional.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. As ações propostas no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT deverão ser implementadas pela Concessionária com recursos vinculados depositados na Conta de Ajustes. Ademais, caso a recomposição tenha sido julgada cabível, a ANTT deverá adotar, a seu exclusivo critério, uma ou mais alternativas que julgar adequadas, incluindo, mas não se limitando as hipóteses listadas na subcláusula 23.3.1.

#### **19. Minuta de Contrato Cláusula 27.6.2.**

De acordo com a cláusula 27.6.2 da Minuta de Contrato, as ações propostas no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT

deverão ser implementadas pela Concessionária com recursos vinculados depositados na Conta de Ajustes.

Entendemos que 100% dos custos e investimentos da Concessionária com destinação ao Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental serão ressarcidos à Concessionária, exceto os especificados na cláusula 27.6.3 do Contrato.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer e justificar.

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

#### **20. Minuta de Contrato Cláusula 27.6.2.**

De acordo com a cláusula 27.6.2 da Minuta de Contrato, as ações propostas no Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT deverão ser implementadas pela Concessionária com recursos vinculados depositados na Conta de Ajustes.

Entende-se que a Concessionária terá acesso ao Recursos Vinculados para realizar a implementação do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental, ou seja, o Banco Depositário irá transferir os valores da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação previamente à implementação do Programa.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer de justificar.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Deverá ser observada a regulamentação da ANTT quanto à inclusão de obras e serviços não previstos no PER.

#### **21. Minuta de Contrato Cláusula 8.7.3.**

A subcláusula 8.7.3 da Minuta de Contrato, prevê que, nos casos excepcionais em que a Concessionária seja instada a realizar as Obras Supervenientes, total ou parcialmente, o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato será recomposto por meio de Fluxo de Caixa Marginal.

A subcláusula 8.7.3 também afirma que a Concessionária poderá ser instada a executar Obras Supervenientes.

Por favor, esclarecer se essa regra também se aplica às obras do Trecho Metropolitano de Belo Horizonte, as quais são responsabilidade do Poder Concedente.

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

#### **22. Minuta de Contrato Anexo 16 Cláusula 2**

De acordo com cláusula 2 do Anexo 16 da Minuta de Contrato, na impossibilidade de o Poder Concedente executar as obras constantes da tabela 1, o Poder Público poderá tomar a decisão de incluir as obras futuramente, com o devido reequilíbrio econômico-financeiro.

Nesse contexto, entende-se que:

(i) no lugar de "decisão de incluir as obras futuramente", o Poder Concedente quis dizer "decisão de incluir as obras futuramente no Contrato de Concessão como obrigação da Concessionária";

(ii) na impossibilidade de o Poder Concedente concluir as obras relacionadas ao trecho do RMBH, a Concessionária poderá recusar a inclusão destas obras no objeto da Concessão, caso demonstre que, apesar do direito ao reequilíbrio econômico-financeiro, a inclusão/execução destas obras afetaria de forma considerável a estrutura de capital e capacidade financeira da Concessionária (principalmente durante as execução das Obras de Ampliação de Capacidade), podendo gerar

impacto nos covenants financeiros e no rating da Concessionária, colocando em risco a sustentabilidade financeira do projeto;

(iii) caso o entendimento do item (ii) esteja incorreto, entendemos que o Poder Concedente levará em consideração os covenants financeiros, o rating financeiro da Concessionária, e sua atual capacidade de assunção de dívidas, tal como a própria sustentabilidade do projeto, para definir o volume de obras a serem incluídas, bem como a metodologia do reequilíbrio econômico-financeiro adequada.

Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, favor justificar.

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

ii e iii. Os entendimentos estão parcialmente corretos. Deverá ser avaliado pela ANTT o impacto à sustentabilidade econômico-financeira da concessão para a definição do escopo e do cronograma de obras a serem assumidas pela Concessionárias.

### **23. Minuta de Contrato Anexo 16 Cláusula 8**

De acordo com a cláusula 8 do Anexo 16 da Minuta de Contrato caso a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorra da transferência do segmento da Região Metropolitana de Belo Horizonte com remanescente a executar, a recomposição se dará por meio da metodologia do Fluxo de Caixa Marginal (FCM), seguindo as previsões contratuais e regulatórias para a sua aplicação.

O trecho cita que a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em caso de transferência do segmento da RMBH com obras remanescentes a executar, será via Fluxo de Caixa Marginal. Assim, entendemos que a TIR a ser considerada para esse reequilíbrio será a própria TIR do Projeto, ou seja, 11,97%.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Conforme dispõe a cláusula 8 do Anexo 16, o reequilíbrio se dará pelo Fluxo de Caixa Marginal, que conta com regulamentação específica da ANTT.

### **24. Modelo Econômico-financeiro**

Dado o aumento da TIR de projeto entre o Edital de Concessão nº 03/2023 e o Edital de Concessão nº 01/2024 de 9,88% para 11,97%, em termos reais, ou seja, um incremento de 2,09 de pontos percentuais.

Ao manter as demais premissas constantes (relativas ao Edital de Concessão nº 01/2024), para se isolar o efeito apenas da curva de tráfego, verifica-se que a alteração das premissas de crescimento de tráfego utilizadas no novo edital geram, por si só, um incremento de 1,41 pontos percentuais (termos absolutos) de TIR de Projeto.

Com isso, entendemos que essa premissa é a principal responsável pelo aumento da TIR apresentada no Edital de Concessão nº 01/2024.

Diante disso, favor esclarecer quais foram as premissas adotadas e atualizadas no estudo de tráfego que justificam este incremento na atualização do estudo.

**Respostas:** O aumento da taxa interna de retorno do projeto de 9,88% para 11,97% foi motivado pela percepção de elementos de riscos não previstos na metodologia de avaliação do WACC regulatório estabelecida pela Resolução ANTT nº 6.002/2022, que levaram à aprovação, pela

Diretoria da ANTT, de uma classificação de risco superior para o projeto da BR-381/MG, conforme previsto no parágrafo único do artigo 13 do Anexo do referido regulamento.

## **25. Estudo de Tráfego**

Considerando a questão anterior sobre a diferença da TIR de projeto entre o Edital de Concessão nº 03/2023 e o Edital de Concessão nº 01/2024, de 9,88% para 11,97%;

Considerando que, no estudo de tráfego apresentado em ambos os Editais, a projeção de PIB foi alterada significativamente de forma que o crescimento anual médio (CAGR) do projeto, entre 2019 e 2054, passou de 1,52% para 2,22%;

Considerando que, entre novembro de 2023 e o atual momento, as projeções de mercado não sofreram alteração relevante;

Solicitamos, por gentileza, o esclarecimento sobre a fonte considerada para a nova projeção do PIB utilizada na atualização do estudo de tráfego para o Edital de Concessão nº 01/2024.

**Respostas:** As fontes de PIB do Brasil utilizadas nos estudos continuam sendo o BACEN e OCDE. Contudo, para a nova versão do edital, os dados foram atualizados para versões mais recentes, divulgados em 02/01/2024 pelo BACEN e 05/01/2024 pela OCDE.

## **26. Tabela 2 do Anexo 13**

Verificando-se as quilometragens dos Trechos Homogêneos, conclui-se que o TH69 faz parte do trecho da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), na qual estão previstas as Obras Previstas do Poder Concedente. Além disso, esse trecho não será arrolado à Concessionária na Data de Assunção da Concessão.

A partir da Tabela 2 do Anexo 13 do Contrato e do Modelo Econômico-financeiro (MEF), entendemos que o TH69 se refere à praça de Caeté, apesar de não ser arrolado à Concessionária no período inicial da Concessão. Ademais, por já ser duplicado, entendemos que o TH69 integrará o Trecho de Cobertura de Pedágio Duplicado desde o início de operação desta praça, incrementando sua tarifa em aproximadamente R\$ 0,15.

Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer e justificar.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Considerando que o Trecho Homogêneo em questão (TH69) já está duplicado, a tarifa de pedágio inicial da Praça de Caeté terá por base os percentuais de incremento contidos na Tabela 2 do Anexo 13.

## **27. Tabela 2 do Anexo 13**

Na Tabela 2 do Anexo 13 do Contrato, não há peso atribuído à reclassificação tarifária para os trechos homogêneos TH67 e TH68.

Segundo o Anexo 16 do Contrato, esses dois trechos possuem duplicação prevista com responsabilidade de execução pelo Poder Concedente.

Nesse sentido, o item 5 do Anexo 16 do Contrato estabelece que, após a conclusão das obras desses segmentos, eles serão arrolados e transferidos à Concessionária, que assumirá todas as obrigações do PER e Contrato.

Por isso, entendemos que, após o arrolamento dos trechos TH67 e TH68, eles deverão constar como Trecho de cobertura de Pedágio Duplicado para a praça de Caeté, gerando incremento por Reclassificação Tarifária na tarifa desta praça.

O nosso entendimento está correto? Em caso positivo, favor descrever quais serão os pesos atribuídos para cada segmento.

Em caso negativo, favor esclarecer e justificar.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Não há previsão de quaisquer incrementos tarifários referentes aos TH67 e TH68, localizados na Região Metropolitana de Belo Horizonte, cujas obras de ampliação de capacidade são de responsabilidade do Poder Concedente.

## **28. Cláusula 12.2 Contrato**

Considerando que Conta de Retenção é definida pelo Contrato como "conta bancária de titularidade da Concessionária e de movimentação restrita, gerida exclusivamente pelo Banco Depositário, na qual permanecerão depositados, na forma prevista neste Contrato, parcela dos valores referentes aos Recursos Vinculados, especificamente para aplicação do Mecanismo de Proteção Cambial.";

Considerando que a cláusula 12.2 do Contrato trata dos recursos que serão destinados à Conta de Retenção, especificando as hipóteses de adesão ou não ao Mecanismo de Proteção Cambial e ao mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço;

Entendemos que, caso não haja adesão ao Mecanismo de Proteção Cambial, não haverá necessidade de abertura da Conta de Retenção e, consequentemente, não haverá necessidade de encerramento de tal Conta, apesar de estar mantido o recolhimento de 2% da Receita Bruta, que será direcionado diretamente à Conta de Ajuste.

Está correto o entendimento? Se negativo, favor esclarecer e justificar.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto, nos termos da subcláusula contratual 13.9.2, que dispõe que não havendo interesse em acionar o Mecanismo de Proteção Cambial, a Concessionária poderá manifestar tal entendimento em momento anterior à celebração do contrato de administração das contas da concessão, de modo que não será necessária a abertura da Conta de Retenção e os recursos correspondentes serão destinados à Conta de Ajuste.

## **29. Cláusula 11.1.3 Contrato**

Considerando que a cláusula 11.1.3 do Contrato estabelece que, durante os últimos 5 anos, a alíquota a alíquota de Recursos Vinculados será aumentada em 5% a título de garantia, para que as intervenções necessárias ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho e dos Parâmetros Técnicos exigidos no PER sejam cumpridas ao final do Prazo da Concessão;

Considerando que, caso as intervenções sejam cumpridas, o montante correspondente ao aumento da alíquota de Recursos Vinculados citado acima será integralmente devolvido à Concessionária após o Ajuste Final de Resultados, exceto na hipótese em que a apuração verifique crédito em favor do Poder Concedente perante a SPE;

Considerando que o Contrato define, na cláusula 12.2., a alíquota de 2% da Receita Bruta a título de Recursos Vinculados ao longo de todo Contrato de Concessão, enquanto a cláusula 11.1.3 afirma que a alíquota será 5% de Recursos Vinculados, a título de garantia;

Entendemos que o resultado para os últimos 5 anos será de 2% (alíquota de retenção) + 5% (a título de garantia) + Alíquota Recursos Vinculados.

Está correto o nosso entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer e justificar.

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

### 30. Edital

De acordo com o Estudo Ambiental do Edital de Concessão N° 1/2024, o sistema rodoviário em questão possui a Licença de Instalação N° 001/2014 vigente até 25/09/2024, a qual já se trata de uma renovação.

Visto isso, considerando que o Decreto N° 48.796/2024, estabelece a possibilidade de uma segunda renovação nos casos de empreendimentos de utilidade pública, e conforme a legislação federal Lei Complementar 140/2011 e o Decreto Estadual N° 47.383/2018, o pedido de renovação deve ser realizado com no mínimo 120 dias antes da data de vencimento da respectiva licença. Dessa forma, entende-se que já foi requerida a solicitação de renovação da referida licença. Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. A Licença de Instalação nº 01/2014 permanece válida, tendo em vista que o DNIT procedeu ao pedido de renovação dentro do prazo de 120 dias ao seu vencimento, conforme documento disponibilizado no sítio eletrônico da ANTT em 11/06/2024, disponível no link:

<https://anttgov.sharepoint.com/sites/sucon/Documentos%20Compartilhados/Forms/AllItems.aspx?id=%2Fsites%2Fsucion%2FDocumentos%20Compartilhados%2FGeneral%2F1%2E%20Projetos%2FRODOVIAS%2FBR%20381%2F1%2E%20Vers%C3%A3o%202024%2F%20Esclarecimentos%2FSubs%C3%ADdios&viewid=f3a34f03%2D03db%2D401e%2Da868%2Df4a036fac5be>.

### 31. PER Volume II – Apêndice H

Conforme prevê o item 3.2.3 – J, Volume II do PER, deverá ser realizada a correção de traçado do km 285+080 ao 314+200.

Nesse contexto, em relação ao duto existente no local, a futura Concessionária deverá realizar sua proteção. No entanto, não há a quilometragem exata que a proteção deverá ser realizada. Visto isso, entendesse somente no trecho da tubulação indicada no "APÊNDICE H – CORREÇÃO DE TRAÇADO GASMIG".

Favor confirmar se nosso entendimento está correto e esclarecer a quilometragem que a proteção deverá ser realizada. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento não está correto. Os dutos existentes margeiam a rodovia entre os km 285 e 314,2, de acordo com levantamento cadastral dos estudos. Com a finalidade de não interferir na dutovia, o EVTEA previu variante do traçado existente no segmento de ampliação da capacidade, sendo este segmento representado no Apêndice H, localizado entre o emboque do túnel (km 289,2) e o viaduto já construído (km 288,5). Entretanto, cabe ressaltar que, de acordo com a subcláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referenciais. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

### 32. PER Volume I – item 3.2.9.1

Entende-se que a largura dos acostamentos nos locais onde há a obrigação de implantação de faixas em pista existente a futura Concessionária deverá seguir o disposto no previsto no item 3.2.9.1 do PER - VOLUME I.

Está correto o entendimento? Caso contrário, por gentileza, esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está correto. Deverão ser atendidos os parâmetros geométricos previstos no capítulo 3.2.9.1 do PER - VOLUME I.

### **33. MEF**

Considerando que não há previsão de verba no modelo econômico-financeiro para execução das obras de remanejamento de interferências. Face ao exposto, entende-se que haverá o reequilíbrio financeiro econômico do Contrato. Está correto o entendimento? Caso contrário, por gentileza, esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Conforme disposto na subcláusula 8.2.8 do Contrato, a Concessionária é integralmente responsável pelas providências e custos associados à remoção ou realocações das Interferências existentes no Sistema Rodoviário que sejam necessárias para a execução das obras e serviços objeto do Contrato. No entanto, os itens (i) e (ii) da referida subcláusula trazem duas hipóteses em que a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro. Além disto, esclarece-se que há no Modelo-Econômico-Financeiro uma rubrica referente ao remanejamento de interferências, mas deve-se observar que a subcláusula 2.5.1 do Edital estabelece que os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo, sendo meramente referenciais.

### **34. PER Volume I - item 3.1.1**

Verificou-se que em relação aos parâmetros de aderência de pavimento, constantes nos itens 7 e 8 da tabela prevista no item 3.1.1 do PER, considerando que não há previsão quanto a extensão que o levantamento para comprovação ao atendimento aos parâmetros, constantes nos itens 7 e 8 da tabela prevista no item 3.1.1 do PER, devem ser realizados. Entende-se que este poderá ser apenas nos segmentos críticos da rodovia. Está correto o entendimento? Caso contrário, por gentileza, esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. O levantamento dos parâmetros de desempenho deve ser realizado em todo o Sistema Rodoviário, conforme procedimentos descritos no PER Volume I, item 3.1.1, e os detalhamentos contidos nas notas de rodapé nº 9 e 10.

### **35. Anexo 16**

Considerando que nos itens referentes à Tabela de Parâmetros de Desempenho, está descrito que: "Entre os kms 422,650 e 450,540 o atendimento aos parâmetros será obrigação da concessionária após o recebimento das obras de ampliação da capacidade e melhorias". E, no Anexo 16 - Obras Previstas do Poder Concedente, tabela 2, está descrito que a "Manutenção do Sistema Rodoviário - Ano de Início Previsto - 9º". Entende-se que com a assunção do referido trecho pela Concessionária, todos os elementos viários (pavimento, OAEs, sinalização, EPS etc.) do segmento indicado, atenderão aos parâmetros exigidos para a fase de manutenção, ou seja, 9º ano de concessão. Está correto o entendimento? Caso contrário, por gentileza, esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. A Concessionária deverá atender aos parâmetros de desempenho de conservação a partir do oitavo ano da Concessão, assim como os parâmetros de manutenção a partir do nono ano da concessão.

**36. PER Volume I - item 3.1.1**

Não se verificou no PER a frequência de entrega de dados de monitoramento (comprovação do atendimento aos parâmetros) de todas as disciplinas (Pavimento, OAE, sinalização etc.). Por gentileza, esclarecer quais relatórios devem ser entregues e quais as frequências de entrega dos dados de comprovação de atendimento aos parâmetros.

**Respostas:** A periodicidade de apresentação dos relatórios de monitoração foi inserida no PER Volume I.

**37. Anexo 16 – item 3**

De acordo com o item 3, anexo 16, é informado que a Concessionária deverá considerar em sua Proposta Econômica Final que as obras serão concluídas conforme prazos estabelecidos na Tabela 1. Entretanto, a Tabela 1 não informa qual o prazo de entrega das obras.

Está correto o entendimento? Caso contrário, por gentileza, esclarecer.

**Respostas:** Deverá ser considerado o prazo de conclusão de todo o escopo de obras previsto na Tabela 1 do Anexo 16 até o final do 7º ano de concessão, conforme se depreende do Fator de recomposição de equilíbrio previsto na Tabela 2, que prevê o início dos serviços de conservação e monitoração da RMBH pela Concessionária a partir do 8º ano de concessão. O Anexo 16 será alterado para trazer maior clareza sobre este aspecto.

**38. Anexo 16**

Nos termos do anexo 16, Tabela 2, do Contrato de Concessão, os trechos da Tabela 1 serão recebidos pela Concessionária de acordo com os parâmetros de manutenção, sendo que após a assunção, a obrigação desta será a de conservação (item 3.3 do PER Base I) e monitoração, sendo obrigação ao atendimento dos parâmetros de Manutenção (item 3.1 do PER - Base I) apenas no ano subsequente. Assim, entende-se que na hipótese de antecipação da finalização das obras realizadas pelo Poder Concedente, haverá o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato correspondente ao período de manutenção superior ao previsto.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Na hipótese de antecipação da finalização das obras realizadas pelo Poder Concedente, haverá o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato correspondente ao período de conservação, monitoração e manutenção superior ao previsto.

**39. PER Volume I - 3.3- Frente de conservação**

No Item 3.3 do Volume I do PER, está especificado que “entre os kms 422,650 e 450,540 o atendimento aos parâmetros será obrigação da concessionária após o recebimento das obras de ampliação da capacidade e melhorias”.

A respeito disto, pede-se esclarecer os itens abaixo:

a) Há data prevista para a conclusão das obras de ampliação da capacidade e melhorias entre os km 422,650 e 450,540 da BR 381? Esta data está especificada em algum documento oficial?

b) É correto o entendimento de que a conservação de toda a faixa de domínio compreendida entre os km 422,650 e 450,540 da BR 381 somente será de responsabilidade da Concessionária após o

recebimento, vinculado à conclusão das obras de ampliação da capacidade e melhorias, a cargo do Poder Concedente?

c) É correto o entendimento de que o recebimento do trecho compreendido entre os km 422,650 e 450,540 para a conservação dependerá de vistoria e ciência da concessionária dos parâmetros pós obra que serão, a partir de então, de responsabilidade desta? Qual é a logística prevista para a oficialização da data de início da obrigação de conservação do trecho compreendido entre os km 422,650 e 450,540 da BR 381, por parte da concessionária?

Favor responder aos questionamentos propostos ou, se o caso, confirmar se nosso entendimento está correto. Nesse ponto, informar se há prazo determinado para a conclusão das obras de ampliação da capacidade do trecho mencionado. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** a) Deverá ser considerado o prazo de conclusão de todo o escopo de obras previsto na Tabela 1 do Anexo 16 até o final do 7º ano de concessão, conforme se depreende do Fator de recomposição de equilíbrio previsto na Tabela 2, que prevê o início dos serviços de conservação e monitoração da RMBH pela Concessionária a partir do 8º ano de concessão. O Anexo 16 será alterado para trazer maior clareza sobre este aspecto.

b e c) O entendimento não está correto. A Concessionária assumirá a responsabilidade pelo segmento da RMBH após a conclusão total ou parcial das Obras Previstas do Poder Concedente, devendo ser observados os procedimentos previstos nas subcláusulas 8.7.2 a 8.7.7 e 8.8. Ademais, deverá ser observado o que dispõe o item 2 do Anexo 16, que prevê que, na impossibilidade de o Poder Concedente executar as obras constantes da tabela 1, o poder público poderá tomar a decisão de incluir as obras futuramente, com o devido reequilíbrio econômico-financeiro.

#### **40. PER Volume I - 3.3- Frente de conservação**

Em referência à tabela 30, Apêndice C, que prevê quantitativos mínimos de veículos a serem fornecidos pela Concessionária, incluindo veículos operacionais e viaturas.

Entende-se que a quantidade inicial prevista se refere tão somente ao número de veículos que deverá ser mantido pela futura Concessionária para cada categoria e finalidade, não havendo qualquer relação entre os quantitativos mínimos indicados na Tabela e o número de futuros operadores destes veículos, de modo que tal previsão se refere a disponibilidade total de veículos para o atendimento dos parâmetros operacionais do PER Base.

Tal interpretação está em linha com o entendimento proferido pela ANTT no item 2 do Protocolo 50500.183287/2023- 36, da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento divulgada no site da Agência do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 01/2023 para concessão do Sistema Rodoviário BR-277/373/376/476 e PR418/423/427, bem como, no item 10 do Protocolo 50500.028430/2024-17 da Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento divulgada no site da Agência do procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 01/2023 para concessão do Sistema Rodovias da BR-040/MG, compreendido pelo trecho entre o entroncamento com a BR-356/MG(A) (p/ Belo Horizonte) até o início da interseção de entroncamento com a Antiga União e Indústria (B. Triunfo) Edital de Concessão nº 01/2023 para concessão do Sistema Rodoviário BR-277/373/376/476 e Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. As quantidades apresentadas na tabela 32 do Apêndice C do PER Volume II, representam as quantidades mínimas necessárias de veículos em operação simultâneos disponíveis para o atendimento dos parâmetros operacionais do PER

Volume I em cada um dos serviços (Inspeção de Tráfego, Ambulância Tipo C, Ambulância Tipo D, Guincho Leve, Guincho Pesado, Caminhão Pipa e Caminhão para Apreensão de Animais).

**41. PER Volume I – Item 3.4.3.4 Serviço de Atendimento Mecânico e APÊNDICE C - Tabela 32**

Considerando que o disposto no item 3.4.3.4 do Volume I do PER, existe parâmetro excepcional para o período de execução de obras no segmento compreendido entre o km 422,650 e o km 450,540, e a Tabela 32 do Apêndice C do Volume II do PER, prevê o quantitativo total de 4/3 de guinchos leves destinados ao serviço de atendimento mecânico. Entende-se que durante o período de obras no trecho mencionado, haverá um veículo exclusivamente dedicado a atender os parâmetros de tal trecho, o que totalizará 4 (quatro) guinchos leves ao longo da rodovia, de modo que após conclusão das obras a futura Concessionária manterá apenas 3(três) três veículos ao longo de toda rodovia.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Segundo o Apêndice C do Volume II do PER (Tabela 45), devem ser operados, pelo período todo da concessão, 3 (três) Guinchos Leves. Durante o período de execução de obras no segmento compreendido entre o km 422,650 e o km 450,540, deverá ser previsto 1 (um) Guincho Leve adicional, com equipe, para o atendimento dos parâmetros desse trecho. Na Tabela 45 do Apêndice C do Volume II do PER, deveria existir a observação “(4)”, logo após o texto “Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Leve”, assim como foi descrito logo após o texto “APH - Atendimento Pré-Hospitalar - Ambulância Tipo C <sup>(4)</sup>”. A observação (4) definiria que “Será necessário manter uma Ambulância Tipo C EXTRA e um Guincho Leve EXTRA com as respectivas equipes entre os km 422,650 e 450,540, até o recebimento das obras de ampliação e melhorias, conforme disposto no Contrato e Anexos.”. Onde se lê “Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Leve”, leia-se “Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Leve (4)” na Tabela 45 do Apêndice C do Volume II do PER.

**42. PER Volume I – Item 3.4.3.5 Atendimento a Demais Incidentes e APÊNDICE C - Tabela 32**

Considerando que o item 3.4.3.5 do Volume I do PER, estabelece um parâmetro excepcional para o período de obras do segmento entre o km 422,650 e o km 450,540, e quantitativo total de 2 na Tabela 32 de Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos, no apêndice C do Volume II do PER. Entende-se que durante o período de obras no trecho supracitado, haverá um veículo dedicado a atender os parâmetros, totalizando 2 (dois) Caminhões Pipa e 2 (dois) Caminhões boiadeiro ao longo da rodovia, de modo que após conclusão das obras, a futura Concessionária manterá apenas 1 (um) veículo de cada ao longo de toda rodovia.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. O item 3.4.3.5 do Volume I do PER amplia excepcionalmente de 10% para 15% o percentual de tolerância de atendimentos às ocorrências no período e local de obras de ampliação a cargo do Poder Concedente em tempos superiores a 100 minutos. Segundo o apêndice C do Volume II do PER, deverão ser mantidos pelo período todo da concessão 2 (dois) Caminhões de Combate à Incêndios (Pipa) e 2 (dois) Caminhões para a Apreensão de Animais (Boiadeiro).

**43. PER Volume II - Item 3.4 Frente de Serviços Operacionais -Tabela 29 e APÊNDICE C - Tabela 32**

No Item 3.4 do Volume II do PER na Tabela 29, informa a disponibilização dos veículos da PRF no 12º mês de Concessão e na Tabela 32, do Apêndice C, determina a quantidade total 8 (oito) viaturas, com reposição a partir do 5º ano para as viaturas que completaram 48 meses de uso.

Visto isso, entende-se que os veículos serão disponibilizados no mês 12, 24, 36 e 48 meses, sendo 2 (duas) a mais em cada ano, completando ao final dos 48º meses, 8(oito) viaturas, e somente a partir do 60º mês se fará a reposição das 2 (duas) primeiras viaturas disponibilizadas.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. O item referente aos veículos de fiscalização da PRF, na tabela 32 do PER Volume II, será ajustado para melhor compreensão.

### **Protocolo 50505.031773/2024-19**

Recebido em 14 de junho de 2024 – 21:03:21

#### **1. N/A**

Ao analisar a nova versão da minuta do Contrato de Concessão, verificou-se que foi excluída disposição que tratava da alocação dos riscos relacionados a manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato.

Tal exclusão foi realizada sem a substituição de dispositivo correspondente que endereçasse tal questão.

De todo modo, dada a natureza de tal evento, entende-se que os citados riscos relacionados a manifestações sociais e/ou públicas serão de responsabilidade do Poder Concedente, tendo a Concessionária o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro no caso de tal evento impactar a execução contratual.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Os efeitos de manifestações sociais ou públicas serão compartilhados em função de seus eventuais impactos nos custos e nas receitas da concessão, com base nos mecanismos de compartilhamento específicos e na alocação de riscos contida na cláusula 22 da minuta de Contrato.

#### **2. Minuta de Contrato Cláusulas 6.2.1, 6.2.4 e 6.2.7.**

De acordo com a Cláusula 6.2.1, a Concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do Sistema Rodoviário durante todo o período da concessão, adotando as providências necessárias, inclusive judiciais, para sua regularização e desocupação em caso de invasão por terceiros, mesmo que a invasão tenha ocorrido antes da Data de Assunção.

Se a invasão ocorreu antes da Data de Assunção, a retirada de ocupações irregulares estará sujeita ao regramento de compartilhamento de risco de Desapropriação e Desocupações, conforme previsto na Cláusula 6.2.4. Caso as invasões ocorram após a Data de Assunção, a Concessionária deverá impedir essas invasões, inclusive por meio de medidas judiciais, se necessário, sendo a responsabilidade pela manutenção da integridade da faixa de domínio inteiramente da Concessionária, sem aplicação do compartilhamento de risco de Desapropriações e Desocupações, conforme disposto na Cláusula 6.2.7.

Portanto, considerando que essa responsabilidade pode afetar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, entende-se adequado que a obrigação de levantamento e primeiro cadastro da faixa de domínio seja realizado pela Concessionária com obrigação de entrega no final do primeiro ano da concessão, tornando-se o parâmetro verificação e aplicação do compartilhamento de risco de Desapropriação e Desocupação. Confirma-se este entendimento?

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Informamos que 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, nos termos do item 2.5 do Edital. Ressalta-se que, de acordo com a subcláusula 6.2.7 da minuta de Contrato, invasões da faixa de domínio posteriores à Data da Assunção deverão ser impedidas pela Concessionária, inclusive por meio de medidas judiciais, sendo a responsabilidade pela manutenção da integridade da faixa de domínio integralmente da Concessionária, não se aplicando o compartilhamento de risco de Desapropriações e Desocupações.

### **3. Minuta de Contrato Cláusula 22.5.1. (v)**

Nos termos da Cláusula 22.5.1.(v), a Concessionária será responsável pelas alterações nos procedimentos, métodos, regras e instrumentos para o fornecimento de dados e informações relativos à operação do Sistema Rodoviário, inclusive quanto à tecnologia a ser utilizada, mesmo que essas alterações sejam determinadas pela ANTT.

Entretanto, caso o Poder Concedente determine a implementação de uma nova tecnologia, considera-se que essa imposição superveniente, que não estava inicialmente prevista, poderá impactar a equação financeira do contrato.

Portanto, entende-se que os custos relativos à implementação dessa nova tecnologia serão arcados pelo próprio Poder Concedente.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. A subcláusula 22.5.1 (v) elenca como custos alocados à Concessionária aqueles relacionados a procedimentos, métodos, regras e instrumentos para o fornecimento de dados e informações relativos à operação do Sistema Rodoviário, e não aqueles relacionados à implementação de novas tecnologias que envolvam a aquisição de novos equipamentos e a realização de investimentos não previstos, que poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

### **4. Minuta de Contrato Cláusula 7.1 e 7.2.3**

De acordo com as cláusulas 7.1 e 7.2.3 da Minuta de Contrato, a Concessionária deverá elaborar e manter atualizados os projetos executivos para a execução das obras da Concessão, bem como assumir os custos decorrentes dessas atualizações, as quais deverão atender integralmente aos prazos e condições previstos no PER e nos regulamentos da ANTT.

Apesar da responsabilidade da Concessionária pelos custos associados à atualização dos projetos executivos, entende-se que, caso haja solicitação de alterações e ajustes exclusivamente por parte do Poder Concedente, os custos correspondentes serão de responsabilidade do próprio Poder Concedente e não da Concessionária.

Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. A Resolução ANTT nº 6.000/2022, que aprovou a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias atinentes a bens, obras e serviços, dispõe no Art. 36, §1º que a ANTT poderá determinar, de forma fundamentada, a realização de ajustes e correções no projeto executivo em razão da sua incompletude ou de sua desconformidade com o contrato de concessão ou com os normativos vigentes. Logo, os custos correspondentes a tais alterações e ajustes são de responsabilidade da Concessionária.

#### **5. Minuta de Contrato Cláusula 4.2.3.**

Conforme estipulado na cláusula 4.2.3, a Concessionária assume a responsabilidade por obras do Poder Concedente que estejam em vigor na data de publicação do Edital e não tenham sido concluídas até a assinatura do Contrato, sem direito a reequilíbrio econômico-financeiro.

Dado que os custos relacionados a essas obras devem ser consideradas na proposta econômica, é essencial avaliar quais contratos do Poder Concedente estarão vigentes na data da assinatura do Contrato e o status de cada obra associada a eles.

Portanto, solicitamos a divulgação da lista completa de todos os contratos do Poder Concedente, atualmente em vigor, juntamente com o andamento das obras relacionadas a cada um deles.

**Respostas:** Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital. Os documentos do DNIT de conhecimento da ANTT foram disponibilizados na página do certame no dia 11 de junho de 2024, conforme Comunicado Relevante nº 02/2024. Adicionalmente, será disponibilizado, juntamente à Ata de Esclarecimentos, a Planilha Contratos Existentes (SEI nº 8537087), que contém informações sobre o andamento das obras relacionadas.

#### **6. Minuta de Contrato Cláusula 4.2.4.**

De acordo com a cláusula 4.2.4 da Minuta de Contrato, a Concessionária ficará responsável pelos 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, os quais não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Dado que os custos resultantes das adaptações e complementações das obras do Poder Concedente e demais entidades públicas, a serem assumidos pela Concessionária, devem estar incluídos na proposta econômica, é fundamental que as licitantes estejam cientes das obras em curso no trecho a ser concedido.

Portanto, solicitamos a divulgação da lista completa de todas as obras atualmente em andamento pelo Poder Concedente e outras entidades públicas no trecho a ser concedido.

**Respostas:** Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital. Os documentos do DNIT de conhecimento da ANTT foram disponibilizados na página do certame no dia 11 de junho de 2024, conforme Comunicado Relevante nº 02/2024. Adicionalmente, será disponibilizado, juntamente à Ata de Esclarecimentos, a Planilha Contratos Existentes (SEI nº 8537087), que contém informações sobre o andamento das obras relacionadas.

## **7. Minuta de Contrato Anexo 16**

Conforme estabelecido no Anexo 16 da Minuta de Contrato, caso o Poder Concedente não consiga realizar todas as obras listadas na Tabela 1 do referido Anexo, ele tem a opção de incluir essas obras posteriormente, com o devido reequilíbrio econômico-financeiro, em duas situações: (i) mudança do ano previsto para a transferência do segmento para a Concessionária; ou (ii) transferência do segmento com obras remanescentes a serem realizadas.

Portanto, considerando a possibilidade de transferência do segmento com obras remanescentes para a Concessionária, é necessário que o status atualizado das obras previstas na Tabela 1 do Anexo 16, a serem realizadas pelo Poder Concedente, seja disponibilizado para as Licitantes, a fim de garantir transparência no processo licitatório.

Por isso, favor disponibilizar o status atualizado das obras previstas na tabela 1 do Anexo 16.

**Respostas:** Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT. A Proponente deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital. Os documentos do DNIT de conhecimento da ANTT foram disponibilizados na página do certame no dia 11 de junho de 2024, conforme Comunicado Relevante nº 02/2024.

## **Protocolo 50505.031796/2024-15**

Recebido em 14 de junho de 2024 – 21:29:52

### **1. Cl. 22.7.1, 22.8.1 e 22.8.2, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“22.1.2 Os efeitos extraordinários de eventos que impactem exclusivamente as variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária da Concessão, inclusive nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, conforme disciplinado na subcláusula 22.8.

22.8.1 Os riscos a seguir serão partilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente somente se o total da somatória dos seus impactos exceder 5% (cinco por cento) da Receita Tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão: (...)

(ii) efeitos extraordinários relacionados a variações nos preços de insumos e no volume de tráfego, conforme estabelecido na subcláusula 22.1.2.22.8.2 Os efeitos de todos os eventos listados na subcláusula anterior serão partilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente conforme as seguintes regras:

(i) Até o limite correspondente a 5% (cinco por cento) da Receita Tarifária bruta anual da Concessão, o risco será suportado pela Concessionária.

(ii) Para impactos que excedam o limite estabelecido no item (i), o risco será assumido pelo Poder Concedente.”

Considerando o caráter imprevisível dos efeitos extraordinários previstos na Cl. 22.8.1.ii acima e que a Concessionária não possui ingerência sobre tais efeitos extraordinários e seus impactos à execução do Contrato de Concessão, entendemos que o mecanismo de compartilhamento previsto na Cl. 22.8.2 não se mostra aderente às melhores práticas em alocação contratual de riscos, que, nos termos do art. 124, II, d, da Lei Federal nº 14.133/2021, deve ser objetiva.

Assim, a alocação de parcela do risco de efeitos extraordinários à Concessionária, conforme acima, fere o princípio da isonomia, uma vez que não há bases objetivas para a sua precificação, o que poderá distorcer a competitividade da licitação. Ademais, o percentual de assunção do risco pela Concessionária adotado, equivalente a 5% da Receita Tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão, representa potencial comprometimento da viabilidade econômico-financeira do projeto, já que poderá inviabilizar a realização dos investimentos necessários ao cumprimento das obrigações e prazos previstos no PER.

Sendo assim, favor esclarecer:

1. Qual o fundamento legal adotado para a alocação de parcela do risco de efeitos extraordinários à Concessionária, que não possui ingerência sobre tais efeitos extraordinários e seus impactos à Concessão?
2. Qual foi o critério objetivo adotado para definição do referido percentual de 5% da Receita Tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão para (i) a condição prevista na Cl. 22.8.1 e (ii) o mecanismo de compartilhamento de efeitos extraordinários previsto na Cl. 22.8.2.i?

**Respostas:** Os questionamentos apresentados não se relacionam à forma de interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas sim à fundamentação das escolhas regulatórias feitas para o projeto, que não cabem ser esclarecidas nesta etapa do certame. No entanto, destaca-se que a alocação de riscos trazida na minuta de contrato foi apresentada e discutida pela ANTT no âmbito da Audiência Pública nº 13/2022

(<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=518>).

## **2. Cl. 19.5.1.i, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

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

(i) A Concessionária deverá, no prazo de 3 (três) anos a partir da Data da Assunção e às suas próprias expensas, elaborar estudos voltados à avaliação da vantagem e à precificação dos investimentos para implementação de toda a estrutura de equipamentos e sistemas necessários à viabilização da cobrança pela modalidade Free Flow.”

Considerando o disposto na Cl. 19.5.1, entendemos que, caso não ocorra a determinação da ANTT para elaboração dos estudos descritos na Cl. 19.5.1.i, a elaboração de tais estudos ficará a critério da Concessionária. Está correto o entendimento?

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Conforme estabelece a subcláusula 19.5.1 (i), a Concessionária deverá desenvolver e apresentar à ANTT os estudos para a definição da vantagem e a precificação dos investimentos necessários à implantação do Free Flow.

## **3. Cl. 12.3, 13, 19.4.3, 19.4.4.ii, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“19.4.3 A Concessionária deverá apurar e encaminhar à ANTT os cálculos e demonstrativos referentes à diferença entre (i) o somatório dos valores apurados a título da perda de Receita Tarifária Líquida relativa ao Desconto de Usuário Frequente durante o respectivo ano e (ii) a perda

de da Receita Tarifária estimada na subcláusula 19.4.2 para o mesmo período, em até 1 (um) mês após o final de cada Ano de Concessão.

(i) O somatório dos valores apurados a título da perda de Receita Tarifária relativa ao Desconto de Usuário Freqüente consiste na diferença entre (i) a estimativa, no ano em referência, da Receita Tarifária Líquida, deduzidos os Recursos Vinculados e considerada a incidência do DBT, que seria auferida pela Concessionária caso o Desconto de Usuário Freqüente não fosse aplicado e (ii) a Receita Tarifária Líquida, deduzidos os Recursos Vinculados, efetivamente auferida pela Concessionária, no ano em referência, decorrente da aplicação 19.4.4 A Concessionária será compensada anualmente, no âmbito da Revisão Ordinária, pela variação da Receita Tarifária Líquida, deduzidos os Recursos Vinculados, decorrente da aplicação do Desconto de Usuário Freqüente por meio da Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Freqüente.

(ii) Caso a diferença apurada na forma da subcláusula 19.4.3 seja negativa, a ANTT enviará ao Banco Depositário a Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Freqüente, determinando a transferência desse montante da Conta Centralizadora, após as deduções de Recursos Vinculados previstas neste Contrato, para a Conta de Ajuste, na Revisão Ordinária imediatamente subsequente.”

Como se vê, para apuração da diferença de Receita Tarifária Líquida auferida em decorrência da aplicação do Desconto de Usuário Freqüente, na forma da subcláusula 19.4.3, a Concessionária deverá considerar de antemão em seus cálculos e demonstrativos a dedução dos Recursos Vinculados aplicáveis.

Considerando o regramento da Minuta do Contrato aplicável aos Recursos Vinculados, o Mecanismo de Contas da Concessão e a redação dos dispositivos acima, entendemos que em caso de materialização da hipótese da Cl. 19.4.4.ii, e consequente transferência dos valores correspondentes à “diferença negativa” da Conta Centralizadora para a Conta de Ajuste, não haverá nova dedução dos Recursos Vinculados aplicáveis e já considerados para a aferição da “diferença negativa”, quando da emissão da Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Freqüente para a realização da transferência pelo Banco Depositário. Está correto o entendimento?

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

#### **4. Cl. 4.1.1.ii.b, Minuta do Contrato de Concessão Item 3.4.11.2, PER Volume I Apêndice C, Tabela 32, PER Volume II Modelo Econômico-financeiro**

A Cláusula 4.1.1.ii.b da Minuta do Contrato de Concessão dispõe que integrarão os Bens da Concessão bens “adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária, ao longo do Prazo da Concessão, que sejam utilizados na operação e manutenção do Sistema Rodoviário”.

De acordo com o item 3.4.11.2 do PER Volume I, caberá à Concessionária o “Fornecimento de veículos para o policiamento rodoviário Federal objeto” da Concessão, conforme especificações detalhadas no item e “quantitativo de veículos no PER VOLUME II”.

A Tabela 32 do Apêndice C do PER Volume II, por sua vez, traz o referido quantitativo, dispondo que deverão ser fornecidas 8 unidades de Caminhonete SUV para o policiamento rodoviário pela PRF nos 4 primeiros anos da Concessão, de forma que a “partir do 5º ano será iniciada a reposição das viaturas que completaram 48 meses de uso”.

Tendo essa lógica em vista, o MEF do Projeto prevê para as referidas Caminhonetes SUV, o percentual de 30% a título de “Valor Residual” na aba “CAPEX\_PRF”. Considerando a obrigação da Concessionária de repor a partir do 5º ano de Concessão as Caminhonetes SUV adquiridas e/ou

locadas para atendimento às obrigações e parâmetros mencionados do PER, favor confirmar o entendimento de que este percentual de 30% de Valor Residual diz respeito à depreciação estimada durante a vida útil de 48 meses dessas viaturas. Caso o entendimento não esteja correto, favor esclarecer do que se trata o “percentual de 30% de Valor Residual”.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. O percentual de 30% de Valor Residual diz respeito ao valor residual após transcorrida a vida útil de 48 meses dessas viaturas. O entendimento é de que o percentual relativo à depreciação estimada durante a vida útil de 48 meses dessas viaturas é de 70%.

## **5. Item 7, Anexo 5 do Edital**

De acordo com o item 7.1 do Anexo 5 do Edital:

“A Proponente deverá comprovar, por meio do balanço patrimonial indicado no item B da Tabela V acima, que, na data estabelecida para a entrega dos envelopes prevista no Edital, possui patrimônio líquido de, no mínimo, R\$ 304.200.000,00 (trezentos e quatro milhões e duzentos mil reais), na data-base de janeiro de 2023, atualizado pelo IPCA, com base na sua variação entre novembro de 2022 e dois meses antes do mês previsto no cronograma para a Data de Recebimento dos Envelopes, observadas as regras específicas dos itens 7.2 e 7.3 abaixo para entidades abertas ou fechadas de previdência complementar e fundos de investimento, respectivamente”.

Ocorre que empresas não operacionais e constituídas especificamente para o certame não possuem condições de atender à exigência, já que terão patrimônio líquido meramente simbólico, podendo atender ao patrimônio líquido mínimo exigido apenas com a subscrição e integralização por parte de seus acionistas.

Com isso, entendemos que o referido requisito de qualificação econômico-financeira da Proponente poderá ser atendido mediante comprovação do patrimônio líquido de seus acionistas. Sobre o tema, em projetos recentes de concessão rodoviária – Lote 2 - Rodovias do Paraná; e BR-381/MG (versão anterior) - a ANTT firmou entendimentos em conformidade com nosso entendimento, conforme a seguinte resposta a esclarecimentos dos licitantes (Esclarecimento nº 16, Protocolo 50500.233813/2023-16, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 02/2023):

“16. Itens 7.1 do Anexo 05 do Edital

O Anexo 05 estabelece, como requisito de qualificação econômico-financeira, a comprovação, por parte do Proponente, de patrimônio líquido de, no mínimo, R\$ 861.990.000,00. No entanto, é preciso destacar que empresas não operacionais e constituídas especificamente para participar dessa licitação não atendem a esta exigência. As empresas terão patrimônio líquido simbólico e somente alcança o valor de patrimônio líquido exigido no Edital após a conclusão da licitação e subsequente subscrição e integralização por parte de seus acionistas. Sendo assim, entendemos que o requisito de qualificação econômico-financeira da Proponente poderá ser atendido mediante comprovação do patrimônio líquido de seus acionistas, na proporção de suas participações, o que poderá ocorrer: (a) para as sociedades anônimas, mediante apresentação do último balanço patrimonial e respectivo demonstrativo de resultados, conforme previsto no item 7, alínea A; e (b) em caso de fundo de investimento, mediante (i) patrimônio líquido do fundo de investimento, apurado em seu balanço patrimonial ou apontado no último Informe Trimestral encaminhado à Comissão de Valores Mobiliários; (ii) valor total do capital subscrito do fundo de investimento, apontado no último Informe Trimestral encaminhado à Comissão de Valores

Mobiliários, para os fundos em que o Informe Trimestral já for exigível, ou declaração do administrador; ou (iii) comprovação de compromissos de investimento firmados após o encaminhamento à Comissão de Valores Mobiliários do último Informe Trimestral, Informe Trimestral já for exigível, nos termos do item 7.3. Nosso entendimento está correto?

Respostas:

A comprovação do patrimônio líquido mínimo exigido no item 7.1 do Anexo 5 ao Edital por meio de documentação em nome do(s) acionista(s) não está prevista de forma expressa no Edital e Anexos.

Caso a Proponente, sociedade empresária não operacional e constituída especificamente para participar desta licitação (conforme devidamente evidenciado em seu propósito específico), busque qualificação econômico-financeira com base em documentação de seu(s) acionista(s), a documentação em questão deverá observar a previsão do Anexo 5 do Edital e, poderá ocorrer nos seguintes termos:

- Acionista(s) de sociedade empresária: mediante apresentação (i)

da documentação exigida no item 7, alínea B da Tabela V do Anexo 5 ao Edital, de modo que o(s) acionista(s) comprove que possui o patrimônio líquido mínimo exigido no Edital, juntamente com (ii) boletim de subscrição de aumento de capital da Proponente em montante suficiente para que, uma vez integralizado o capital, o patrimônio líquido da Proponente atenda ao montante mínimo exigido no Edital e (iii) declaração do contador que assina o balanço da Proponente, atestando que, uma vez integralizado o capital indicado no boletim de subscrição apresentado, o patrimônio líquido resultante da Proponente atenderá ao montante mínimo exigido no Edital; e

- Acionista(s) fundo de investimento: mediante apresentação (i) da documentação exigida no item 7.3 do Anexo 5 ao Edital, juntamente (ii) com boletim de subscrição de aumento de capital da Proponente em montante suficiente para que, uma vez integralizado o capital, o patrimônio líquido da Proponente atenda ao montante mínimo exigido no edital e (iii) declaração do contador que assina o balanço da Proponente, atestando que, uma vez integralizado o capital indicado no boletim de subscrição apresentado, o patrimônio líquido resultante da Proponente atenderá ao montante mínimo exigido no Edital.”

Em vista disso, favor confirmar o entendimento de que o requisito de qualificação econômico-financeira da Proponente poderá ser atendido mediante comprovação do patrimônio líquido de seus acionistas e esclarecer, de forma objetiva, quais os documentos dos acionistas necessários, nos casos de fundo de investimentos e sociedade empresária, para a comprovação do patrimônio líquido mínimo exigido no Edital, considerando a regulamentação vigente, normas da CVM e legislação aplicáveis.

**Respostas:** A comprovação do patrimônio líquido mínimo exigido no item 7.1 do Anexo 5 ao Edital por meio de documentação em nome do(s) acionista(s) não está prevista de forma expressa no Edital e Anexos. Caso a Proponente sociedade empresária não operacional e constituída especificamente para participar desta licitação (conforme devidamente evidenciado em seu propósito específico), busque qualificação econômico-financeira com base em documentação de seu(s) acionista(s), a documentação em questão deverá observar as exigências do Anexo 5 do Edital.

#### **6. Cl. 22.3.2, Minuta do Contrato de Concessão**

Considerando a iminência da reforma tributária no Brasil, atrelado ao fato de que a Concessionária não possui qualquer ingerência sobre revisões de normas tributárias e reformas de cunho

estrutural e socioeconômico, bem como que os impostos sobre a renda são uma variável muito relevante para a decisão estratégica dos investidores estrangeiros em relação aos países onde alocam recursos para projetos de concessão, entendemos que os impactos decorrentes de alterações estruturais no sistema tributário nacional, incluindo impostos sobre a renda, serão risco alocado ao Poder Concedente. Está correto o entendimento?

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Deverá ser considerado pelas Proponentes o disposto no item 10.3 X do Edital, que dispõe que a Proposta Econômica Escrita deverá considerar a legislação vigente na data de sua apresentação, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais. Contudo, as modificações na legislação referente aos impostos sobre a renda são riscos alocados exclusivamente à Concessionária, nos termos do item (iv) da cláusula 22.3.1.

#### **7. Cl. 22.1.2.i, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“22.1.2 Os efeitos extraordinários de eventos que impactem exclusivamente as variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária da Concessão, inclusive nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, conforme disciplinado na subcláusula 22.8.

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

Para garantir a isonomia do processo licitatório e o adequado planejamento operacional e econômico-financeiro, e possibilitar a precificação das propostas pelas licitantes, favor esclarecer:

1. Qual a metodologia estatística adotada para enquadramento de um efeito como extraordinário, nos termos da Cl. 22.1.2.i?
2. Favor informar qual a norma da ANTT aplicável à disposição “nos termos da regulamentação da ANTT” da Cl. 22.1.2.i.

**Respostas:** O tratamento estatístico para determinação dos efeitos extraordinários ainda será regulamentado pela ANTT.

#### **8. Cl. 12.3.6, 19.8.1, 19.8.3 e 19.9.5, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“12.3.6 A cada 3 (três) anos, caso a Alíquota RV acumulada no período seja positiva e esteja disponível no Saldo da Concessão, o montante correspondente deverá ser utilizado nos termos da subcláusula 19.9.5.

19.9.5 O Saldo da Concessão referente à Alíquota de Recursos Vinculados, nos termos da subcláusula 12.3.6, poderá ser utilizado no âmbito das Revisões Extraordinárias, a critério da ANTT, para fins de reequilíbrio do Contrato, reversão para modicidade tarifária e inclusão, no Contrato, de obras e serviços não previstos inicialmente no PER.

19.8.1 A Revisão Quinquenal é a revisão realizada a cada 5 (cinco) anos, com o objetivo de adequar o Contrato à dinâmica do Sistema Rodoviário, observando as hipóteses de incidência e os procedimentos previstos na regulamentação da ANTT.

19.8.3 No âmbito da revisão quinquenal, o Saldo da Concessão terá seu uso autorizado pela ANTT considerando a aplicação planejada e proporcional dos Recursos Vinculados existentes em relação

ao Prazo da Concessão, considerando a perspectiva de necessidades atuais e futuras, de acordo com a seguinte ordem de prioridade:

- (i) recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em decorrência de pleitos julgados procedentes, em favor da Concessionária;
- (ii) inclusão, no Contrato, de obras e serviços não previstos inicialmente no PER, desde que tais obras e serviços não integrem o estoque remanescente de obras integrantes do Estoque de Melhorias;
- (iii) inclusão, no Contrato, de obras e serviços não previstos inicialmente no PER, voltados a ações de sustentabilidade, responsabilidade socioambiental e resiliência climática, nos termos da regulamentação da ANTT; e
- (iv) reversão para a modicidade tarifária, mediante a redução dos valores da Tarifa de Pedágio, cabendo à Concessionária demonstrar previamente os impactos às dívidas contratadas.”

Como se vê, as finalidades da hipótese da Cl. 12.3.6 poderão ser atingidas com uso do Saldo da Concessão composto pelos Recursos Vinculados. Tais finalidades são contempladas e se confundem com as finalidades da Revisão Quinquenal do Contrato de Concessão, previstas na Cl. 19.8.3. Em vista disso, com vistas à compatibilização dos procedimentos, garantia de maior previsibilidade pelas partes e ganhos de eficiência pela ANTT na gestão da execução do Contrato de Concessão, entendemos que eventuais medidas indicadas na hipótese da Cl. 12.3.6 serão operadas em sede de Revisão Quinquenal, ressalvados os casos ensejadores de Revisão Extraordinária, conforme Cl. 19.9. Está correto o entendimento? Em caso contrário, favor esclarecer qual o racional adotado para fixar o prazo de três anos indicado na Cl. 12.3.6.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. A subcláusula 12.3.6 diz respeito ao saldo gerado a cada 3 anos pela incidência dos Fatores A, D e E na alíquota de Recursos Vinculados da concessão, que, caso esteja disponível na Conta de Ajuste, deverá ser utilizado no âmbito das Revisões Extraordinárias, para as finalidades previstas nas subcláusula 19.9.5.

#### **9. Cl. 22.6.5, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“22.6.5 Somente podem ser considerados acidentes geotécnicos extraordinários movimentos de massa do tipo queda, tombamento, rolamento, deslizamento rotacional ou translacional, corridas de massa, subsidência ou colapsos, ocorridos dentro e fora da faixa de domínio que afetem a faixa de domínio, excluídos aqueles ocorridos em locais que:

- (i) tenham sofrido intervenções em obra de ampliação de capacidade executado pela Concessionária, concluídas ou em execução;
- (ii) iriam sofrer intervenções em obra de ampliação de capacidade, atrasadas por responsabilidade da Concessionária;
- (iii) tenham apresentado indícios prévios de instabilidade, detectados pela ANTT a partir do 3º (terceiro) ano de Concessão, e nos quais a Concessionária ainda não tenha realizado o tratamento da inconformidade e este tenha sido devidamente aceito pela ANTT;
- (iv) tenham apresentado indícios prévios de instabilidade, identificados pela Concessionária com nível de risco superior a R1 no último relatório de monitoração de terraplenos e estruturas de contenção disponível, e não tenham sido tratados em prazo razoável de forma emergencial e definitiva.

Entende-se como prazo razoável aquele necessário para a mobilização e realização dos serviços emergenciais e definitivos, independentemente dos prazos estabelecidos para o cumprimento de Parâmetros de Desempenho”

Ocorre que a exclusão da hipótese de enquadramento como acidentes geotécnicos extraordinários prevista na Cl. 22.6.5.iv acima se mostra inadequada. A realização do relatório de monitoração de terraplenos e estruturas de contenção para fins de identificação de locais com nível de risco superior a R1 é justamente a providência que demonstra que a Concessionária tomou todas as medidas a seu alcance para gerir o risco de acidentes geotécnicos, voltada a avaliação da necessidade intervenções para contenção de acidentes geotécnicos, incluindo a realização de intervenções em obra e tratamento de inconformidade, conforme subitens “i”, “ii” e “iii” da Cl. 22.6.5.

Com isso, entendemos que os locais que de acordo com o último relatório de monitoração de terraplenos e estruturas de contenção, elaborado pela Concessionária de acordo com as normas técnicas aplicáveis, não apresentarem nível de risco superior a R1 não poderão ser excluídos de eventual enquadramento como acidente geotécnico extraordinário. Está correto o entendimento?

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Conforme dispõe a subcláusula 22.6.5 (iv), serão excluídos da consideração de acidente geotécnico extraordinário os locais identificados pela Concessionária com nível de risco superior a R1 no último relatório de monitoração de terraplenos e estruturas de contenção disponível e que não tenham sido tratados em prazo razoável. Todavia, deve-se verificar se o local se enquadra em algumas das outras hipóteses da cláusula 22.6.5, já que se trata de condições alternativas. Ao se enquadrar em qualquer das hipóteses elencadas na cláusula 22.6.5, os locais não poderão ser enquadrados como acidentes geotécnicos extraordinários.

#### **10. Cl. 22.6.5, Minuta do Contrato de Concessão**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

“22.6.5 Somente podem ser considerados acidentes geotécnicos extraordinários movimentos de massa do tipo queda, tombamento, rolamento, deslizamento rotacional ou translacional, corridas de massa, subsidência ou colapsos, ocorridos dentro e fora da faixa de domínio que afetem a faixa de domínio, excluídos aqueles ocorridos em locais que: (...)

(iii) tenham apresentado indícios prévios de instabilidade, detectados pela ANTT a partir do 3º (terceiro) ano de Concessão, e nos quais a Concessionária ainda não tenha realizado o tratamento da inconformidade e este tenha sido devidamente aceito pela ANTT;”

A respeito dos acidentes geotécnicos, em documento publicado na página do projeto com a compilação das principais alterações promovidas no projeto de concessão da BR-381/MG (Apresentação sobre Alterações Do Projeto BR-381/MG – SUCON

- 05/04/2024), a ANTT explicou que:

“Riscos geotécnicos - exclusão da previsão de alocação de riscos associados a eventos “extraordinários” ou “ordinários” de instabilidade geológica ao poder concedente, e restringir os riscos geotécnicos alocados ao poder concedente aos custos de desobstrução, refazimento e reconstrução de estruturas afetadas por eventos de instabilidade geotécnica enquadráveis como caso fortuito ou força maior, desde que o fato gerador não seja segurável no Brasil:

✓ Adotado o modelo regulatório de 5ª etapa;

✓ Lista exaustiva de tipo de acidentes geotécnicos compartilhados;

- ✓ Exclui do compartilhamento taludes que foram ou deveriam ter sido tratados pela concessionária;
- ✓ Exclui do compartilhamento os taludes com indícios de instabilidade identificados pela ANTT;
- ✓ Exclui do compartilhamento os taludes com indícios de instabilidade (classificação de risco maior que R1) identificados pela Concessionária e não solucionados em prazo acordado com a ANTT;
- ✓ Compartilhamento de todos os acidentes geotécnicos ocorridos nos primeiros 24 meses (suspensão temporária das cláusulas excludentes de compartilhamento)."

Considerando que os investimentos mais significativos da Concessionária em questões estruturais do Sistema Rodoviário se concentram a partir do terceiro ano da Concessão, a partir do qual ela passará a ter efetivamente condições de gerir riscos de acidentes geotécnicos, atrelado às disposições da Minuta do Contrato de Concessão e da manifestação da ANTT sobre as alterações do projeto acima, entendemos que nos primeiros 24 meses da Concessão o risco de acidentes geotécnicos extraordinários será assumido pelo Poder Concedente, conforme racional na Cl. 22.6.5.iii acima. Está correto o entendimento?

**Respostas:** O entendimento está parcialmente correto. Serão considerados acidentes geotécnicos extraordinários aqueles definidos na subcláusula 22.6.5, observados os excludentes a partir do terceiro ano de concessão, conforme redação ajustada para conferir maior clareza ao dispositivo.

#### **11. Cl. 4.2.3 4.2.4, 8.7.2.ii, Minuta do Contrato de Concessão Anexo 22 do Edital**

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que:

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

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

Considerando as disposições acima e a responsabilidade da Concessionária em eventualmente assumir e adequar as obras do Poder Concedente a partir da Data da Assunção, é essencial à isonomia do processo licitatório e ao adequado planejamento operacional e econômico-financeiro das licitantes que seja disponibilizada uma lista exaustiva de todas as obras existentes no Sistema Rodoviário e de potencial assunção pela Concessionária conforme cláusulas acima.

Em vista disso, favor esclarecer:

1. Considerando a impossibilidade de acessar as informações descritas acima junto ao DNIT de forma tempestiva, favor disponibilizar a referida lista, com indicação de todas partes envolvidas nos contratos para execução da obra, do objeto contratual detalhado, do cronograma e status atual de execução e do prazo final dos respectivos contratos.
2. Em caso de eventual não disponibilização aos licitantes da lista e informações solicitadas acima até a data prevista no Evento 5 do Anexo 22 – Cronograma do Leilão, entendemos que serão aplicadas às obras e providências previstas nas cláusulas 4.2.3 e 4.2.4 as regras aplicáveis às Obras Supervenientes da Concessão, considerando a imprevisibilidade de tais obras e providências e a

impossibilidade de precificação de seus custos pelas licitantes em bases isonômicas. Está correto o entendimento?

**Respostas:** 1. Os contratos vigentes são públicos e podem ser obtidos diretamente junto ao DNIT, cabendo às Proponentes realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos dos itens 2.5 a 2.8 do Edital. Os documentos do DNIT recebidos pela ANTT foram disponibilizados na página do certame.

2. Não, o entendimento não está correto.

#### **Protocolo 50505.031798/2024-12**

Recebido em 14 de junho de 2024 – 21:33:01

##### **1. Anexo 13 Tabela 2**

Por favor, solicita-se o apontamento, na própria tabela 2 do Anexo 13, pela ANTT de quais Trechos Homogêneos já se encontram atualmente duplicados, para que fique claro à Concessionária quais Pesos de Trechos Homogêneos (PTH) devem ser considerados na Tarifa de Pedágio desde o início da operação.

Nos editais antigos, esta informação aparecia através de um asterisco ("\*") que era colocado ao lado do TH listado.

**Respostas:** A Tabela 2 do Anexo 13 será ajustada para contemplar a informação solicitada.

##### **2. PER Tabela 7 e Tabela 31**

Na Tabela 31 – Segmentos Homogêneos do Sistema Rodoviário do PER, onde há a listagem dos Trechos Homogêneos e o detalhamento de início e fim de sua quilometragem, observa-se que:

- TH63 possui a extensão do km 377,920 a 384,410 (extensão de 6,490 quilômetros);

- TH64 possui a extensão do km 384,410 a 387,780 (extensão de 3,370 quilômetros);

Já a Tabela 7 – Obras de Duplicações da BR-381/MG, especifica que a duplicação de Código 7, deve ser feita da km inicial 377,920 até o km final 385,400, totalizando uma extensão de 7,480 quilômetros.

Ou seja, a duplicação programada no PER contém toda a extensão do TH63 e apenas uma parcela da extensão do TH64.

Portanto, entende-se que esta duplicação de Código 7 gerará 100% da Reclassificação Tarifária do TH63 e 30% da Reclassificação Tarifária do TH64 (uma vez que serão duplicados aproximadamente 1 km de 3 km do trecho homogêneo). Está correto o entendimento? Caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. A reclassificação citada ocorrerá e pãns com base na extensão do TH 63, conforme dispõe a Tabela 7 - Obras de Duplicação da BR-381/MG, do PER Volume II, e a Tabela 2 do Anexo 13 do Contrato de Concessão. Assim, a reclassificação será aplicada somente ao trecho homogêneo onde a obra se localiza. A Tabela 31 - Segmentos Homogêneos do Sistema Rodoviário, do PER Volume II, contém erro material na representação dos THS 63 e 64, e, portanto, será corrigida.

### 3. PER e MEF Tabela 7

Por favor, solicita-se o esclarecimento sobre:

Foi identificado erro material no Modelo Econômico-Financeiro (MEF), o qual prejudica o efetivo valor da TIR de Projeto divulgada de 11,97%. O erro em questão é o seguinte: a Reclassificação Tarifária está sendo aplicada anteriormente à conclusão das obras de Duplicação previstas no PER, na Tabela 7 – Obras de Duplicações da BR-381/MG.

Por exemplo, a obra de Duplicação de Código 5 da Tabela 7 do PER, que se refere ao TH57, tem seu prazo de conclusão no ano 4. Porém no MEF, o incremento tarifário na Praça de Pedágio P2 - João Monlevade, decorrente desta duplicação, ocorre no mesmo ano 4.

Apesar de que o dispêndio do Capex relativo a esta duplicação também se encontra no mesmo ano 4.

Estamos cientes de que a MEF não é vinculante, porém tal erro deveria ser corrigido e a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) recalculada, de modo que possa refletir corretamente a TIR de Projeto divulgada.

Caso não seja possível corrigir este erro e incrementar a TBP para atingimento da TIR de Projeto de 11,97%, entendemos que a Concessionária poderá aplicar a Reclassificação Tarifária com um ano de antecedência do prazo previsto de conclusão das obras de duplicação, ou, que esta diferença de receita gerada em um ano será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro futuro. Está correto o entendimento? Caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. A Concessionária não poderá aplicar a Reclassificação Tarifária com um ano de antecedência do prazo previsto de conclusão das obras de duplicação, bem como a diferença de receita gerada em um ano não será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro futuro. Cabe ressaltar que, conforme dispõe a subcláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referenciais. A Reclassificação ocorrerá conforme previsto na minuta de Contrato, em especial na subcláusula 19.3.

### 4. Contrato Cláusula 27.3

"A Concessionária deverá submeter à ANTT um Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental, na forma do PER e da regulamentação da ANTT até o término do primeiro ano de concessão, que deverá ser revisado e complementado a cada três anos."

Solicitamos conceituar o que é resiliência climática, e exemplificar possíveis exemplos de quais ações se enquadrarão na verba relacionada ao Programa de Resiliência Climática.

**Respostas:** Trata-se de obras e serviços a serem realizadas pela concessionária na rodovia concedida, com o objetivo de reduzir os impactos na infraestrutura rodoviária decorrentes das mudanças do clima, na forma da Portaria do Ministério dos Transportes nº 622, de 28 de junho de 2024. As ações a serem realizadas serão detalhadas em regulamentação específica a ser editada pela ANTT.

### 5. Contrato Cláusula 27.3

"12.1 Os Recursos Vinculados serão constituídos por transferências oriundas da Conta Centralizadora e da Conta de Aporte para as Contas da Concessão, nos termos previstos neste Contrato, por aportes de terceiros, públicos ou privados, ou provenientes de outros contratos de

concessão, conforme decisão do Poder Concedente, com utilização destinada exclusivamente às seguintes finalidades:

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

Entende-se que a ANTT utilizaria os Recursos Vinculados para atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária, a partir da transferência dos recursos da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação da Concessionária em periodicidade inferior ou igual à mensal.

Está correto o entendimento? Caso negativo, favor esclarecer.

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

#### **6. Contrato Cláusula 12.3.(ii) e 12.3.3**

"12.3.(ii) o valor correspondente à alíquota sobre a Receita Bruta resultante da aplicação da seguinte fórmula:

Alíquota RV =  $D - A - E$

Onde:

Alíquota RV: Alíquota de Recursos Vinculados incidente sobre a Receita Bruta, cujos valores serão destinados à Conta de Ajuste;

A: Fator A;

D: Fator D; e

E: Fator E."

"12.3.3 Caso a alíquota resultante da aplicação da fórmula constante do item (ii) da subcláusula 12.3 seja negativa, o seu valor será deduzido da alíquota de que trata a subcláusula 12.2."

Solicitamos esclarecimento sobre se o valor de "Alíquota RV" resultante da fórmula da cláusula 12.3.(ii) deve ser somado à alíquota de 2% mencionada na Cláusula 12.2, independente se o valor for negativo ou positivo. Pois a cláusula 12.3.3 menciona apenas que esta soma deve ocorrer caso o valor de "Alíquota RV" seja negativo.

Caso a cláusula 12.3.3 esteja correta, favor esclarecer o que deverá ocorrer caso o valor da "Alíquota RV" resulte em um valor positivo.

**Respostas:** A alíquota resultante da aplicação da fórmula constante do item (ii) da subcláusula 12.3 somente será deduzida da alíquota de 2% mencionada na Cláusula 12.2 caso seja negativa. Caso o valor da "Alíquota RV" resulte em um valor positivo, este percentual será descontado da Receita Bruta e destinado à Conta de Ajuste, enquanto a alíquota de 2% será destinada à Conta de Retenção ou à Conta de Ajuste, nos termos dispostos na minuta de Contrato.

#### **7. Contrato Cláusula 12.3.(ii), 12.3.4 e 19.6.4**

"12.3.(ii) o valor correspondente à alíquota sobre a Receita Bruta resultante da aplicação da seguinte fórmula:

Alíquota RV =  $D - A - E$

Onde:

Alíquota RV: Alíquota de Recursos Vinculados incidente sobre a Receita Bruta, cujos valores serão destinados à Conta de Ajuste;

A: Fator A;

D: Fator D; e

E: Fator E."

"12.3.4 Caso a alíquota resultante da aplicação da dedução prevista na subcláusula 12.3.3 seja negativa, os efeitos deverão incidir diretamente sobre a Tarifa de Pedágio."

Solicita-se esclarecimento sobre a metodologia de aplicação da alíquota resultante (mencionada na cláusula 12.3.4) na Tarifa de Pedágio, uma vez que a fórmula da Tarifa de pedágio (detalhada na cláusula 19.6.4) não menciona nenhum fator relativo à esta aplicação.

Além disso, entende-se que, caso a alíquota resultante (2% - "Alíquota RV") seja negativa, o efeito deveria ser incrementador da Tarifa de Pedágio, e não penalizador. Está correto o entendimento? Caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** A forma de aplicação da alíquota na Tarifa de Pedágio é a mesma prevista na subcláusula 19.6.4 para os valores de Fator D que excederem 5%, de forma que eventual valor negativo resultante da dedução a que se refere a subcláusula 12.3.3 ensejará um acréscimo tarifário.

#### **8. Contrato Cláusula 12.3.(ii), 12.3.5 e 19.6.4**

"12.3.(ii) o valor correspondente à alíquota sobre a Receita Bruta resultante da aplicação da seguinte fórmula:

Alíquota RV = D – A – E

Onde:

Alíquota RV: Alíquota de Recursos Vinculados incidente sobre a Receita Bruta, cujos valores serão destinados à Conta de Ajuste;

A: Fator A;

D: Fator D; e

E: Fator E."

"12.3.5 Caso o valor de Fator D incidente sobre a Alíquota RV supere 5% (cinco por cento), o excedente de Fator D incidirá diretamente sobre a Tarifa de Pedágio calculada na forma da subcláusula 19.6."

Entende-se que, na hipótese de o Fator D em um ano de concessão seja equivalente a 6%, a parcela de 5% irá compor a fórmula da "Alíquota RV" (presente na cláusula 12.3.(ii)), e a parcela de 1% irá compor a fórmula da Tarifa de Pedágio (presente na cláusula 19.6.4). Está correto o entendimento?

Caso o entendimento esteja correto, por favor complementar a legenda do "D" na fórmula da Tarifa de Pedágio da cláusula 19.6.4, com "Fator D, na hipótese de exceder 5% (cinco por cento), considerando-se apenas a parcela excedente".

Caso o entendimento esteja incorreto, favor esclarecer.

**Respostas:** Sim, o entendimento está correto. Apenas incidirá sobre a fórmula da cláusula 19.6.4 a parcela do Fator D que exceder 5%. A redação do dispositivo será revista para conferir maior clareza.

#### **9. Contrato Cláusula 12.3.6**

"12.3.6 A cada 3 (três) anos, caso a Alíquota RV acumulada no período seja positiva e esteja disponível no Saldo da Concessão, o montante correspondente deverá ser utilizado nos termos da subcláusula 19.9.5."

(i) Solicita-se esclarecimento sobre o significado de "Alíquota RV acumulada": trata-se do somatório anual das alíquotas RV?

- (ii) Caso a Alíquota RV seja zero por três anos, o acumulado será considerado positivo?
- (iii) Solicita-se esclarecimento sobre o significado de "esteja disponível": trata-se de haver qualquer saldo positivo na Conta de Ajuste?
- (iv) O termo "deverá" nesta cláusula cria a obrigatoriedade desta regra, ou sua aplicação fica a critério do Poder Concedente, uma vez que a cláusula 19.9.5 utiliza o termo "poderá" em sua redação, gerando a interpretação de não obrigatoriedade?

**Respostas:** (i) A Alíquota de RV acumulada é a soma das Alíquotas de RV no triênio avaliado no item 12.3.6. (ii) Não, caso a Alíquota RV seja zero por três anos, o acumulado será nulo. (iii) Trata-se da existência de montante excedente daquele necessário para cobrir as obrigações futuras objeto do saída da conta, com base na previsão realizada pela ANTT de entradas e saídas da conta. (iv) A aplicação ficará a critério do Poder Concedente.

#### **10. Contrato Cláusula 1.1.1.(xlvi) e 19.6.4**

"1.1.1.(xlvi) Fator C: redutor ou incrementador de valores destinados à Conta de Livre Movimentação, utilizado como mecanismo de reequilíbrio do Contrato aplicável a eventos que gerem impactos exclusivamente na receita e nas verbas indicadas, conforme a metodologia prevista no Anexo 6."

Pela definição do Fator C (cláusula 1.1.1.(xlvi)), entende-se que o mesmo seria utilizado como incrementador ou redutor da alíquota de Recursos Vinculados, ou seja, impactando o valor a ser transferido para a Conta de Ajuste.

Porém o Fator C aparece na fórmula da Tarifa de Pedágio (cláusula 19.6.4), indicando que deverá impactar diretamente no cálculo da tarifa, assim como no Anexo 6. Sendo assim, solicita-se esclarecimento sobre a metodologia de incidência do Fator C.

**Respostas:** A redação da minuta contratual será ajustada. Conforme dispõe a subcláusula 19.7.2, o Fator C será calculado e aplicado conforme a metodologia prevista no Anexo 6, que disciplina a incidência de seus efeitos diretamente na Tarifa de Pedágio.

#### **11. Contrato Cláusula 21.5**

"21.5 Caso não haja previsão de multa específica no presente Contrato, o descumprimento dos prazos acordados para execução das obras novas, em hipóteses não discriminadas no item 21.3, importarão na aplicação de multa equivalente a 10% do valor da obra, aprovado pela ANTT, e de moratória segundo a razão de 0,056% (cinquenta e seis milésimos por cento) por dia."

Entende-se que o valor correspondente a 10% do valor da obra mencionada na cláusula, equivale ao "Valor Máximo" da multa a ser aplicada. Está correto o entendimento? Caso negativo, favor esclarecer.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. O valor correspondente a 10% do valor da obra mencionada na cláusula refere-se ao "Valor Inicial" da multa a ser aplicada.

#### **12. Cláusula 22.2.2.(ii) e 22.2.3.(i)**

"22.2.2 A disciplina do risco de variação da Receita Tarifária observará as seguintes regras gerais:  
(ii) a aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda é objetiva e não depende das causas subjacentes ao aumento ou à redução da receita auferida pela Concessionária, exceto nos casos previstos na subcláusula 22.2.3."

"22.2.3 Regras específicas sobre o risco de variação da Receita Tarifária:

(i) a perda de Receita Tarifária devido à evasão de pedágio ou à recusa de usuários em pagar a Tarifa de Pedágio é um risco alocado exclusivamente à Concessionária, com exceção do que prevê o item (iii)."

A partir da leitura de ambas as cláusulas, entende-se que, para aplicação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Demanda, será descontado da apuração de eixos equivalentes realizado, os veículos evasores de pedágio. Está correto o entendimento?

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. Conforme dispõe a subcláusula 1.3 do Anexo 14, os veículos evasores não serão descontados na apuração do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda.

### **13. Contrato Cláusula 16.6.1**

Considerando que, no Edital de Concorrência nº 03/2023 e no Edital de Concorrência nº 01/2024, a cláusula 16.6 da Minuta de Contrato prevê que a fiscalização da ANTT encaminhará à Concessionária o registro das ocorrências para regularização das faltas ou defeitos verificados, estabelecendo um período de cura no processo sancionatório;

Considerando que, no Edital de Concorrência nº 01/2024, a redação da cláusula 16.6.1 deixou de fazer menção expressa à não regularização das faltas ou defeitos como condição prévia à configuração da infração contratual, o que antes era previsto na versão da cláusula 16.6.1 da Minuta de Contrato do Edital de Concorrência nº 03/2023;

Entendemos que, para garantir a previsibilidade e segurança jurídica no processo sancionatório, a fiscalização da ANTT conferirá à Concessionária prazo regulamentar para regularizar faltas ou defeitos eventualmente encontrados nas fiscalizações dos serviços e obras. Assim, haverá a configuração de infração contratual e a consequente lavratura do auto de infração somente após o fim do prazo regulamentar sem que tenha ocorrida a devida regularização da falta ou defeito. Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, favor esclarecer e justificar.

**Respostas:** Não, o entendimento não está correto. A subcláusula 16.1.1 é clara ao afirmar que faltas ou defeitos indicados pela fiscalização configuram infração contratual e ensejarão a lavratura de auto de infração, independentemente dos prazos para correção, conforme subcláusula 21.3.2. Deverá ser observado também o que dispõe a subcláusula 21.3.3, que estabelece que a ANTT poderá estabelecer tolerâncias para a emissão de multas em função da avaliação das concessionárias, na forma da regulamentação vigente.

### **14. Contrato Cláusula 22.1.1 e 22.7.1**

"22.1.1 Na ocorrência de qualquer evento de risco previsto no Contrato, a Parte responsável deverá assumir integralmente suas consequências, abrangendo os efeitos extraordinários que possam decorrer, sujeito aos casos de compartilhamento delineados na subcláusula 22.1.2."

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

Partindo-se dos conceitos de "efeitos extraordinários" e "risco residual" (mencionados nas cláusulas acima), solicita-se maior esclarecimento sobre a definição e o que abrange cada um destes termos, pois aparentemente há uma sobreposição nas suas respectivas interpretações.

**Respostas:** Não há qualquer sobreposição entre os termos. Os riscos residuais referem-se a eventos que não foram especificamente atribuídos a uma das Partes, na forma da subcláusula 22.7.1. Já a cláusula 22.1.2 refere-se a eventos cujos riscos estão alocados explicitamente às partes, e cujos efeitos extrapolam o normalmente esperado na execução do contrato, ensejando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos termos definidos na minuta de Contrato.

**15. Contrato Cláusula 23.6.4 e 19.6.4**

"23.6.4 O resultado do Fluxo de Caixa Marginal incidirá sobre a alíquota de Recursos Vinculados sobre a Receita Bruta destinada à Conta de Ajuste da Concessão, conforme estabelecido na subcláusula 12.3."

Pela cláusula acima, entende-se que o Fluxo de Caixa Marginal seria utilizado como incrementador ou redutor da alíquota de Recursos Vinculados, ou seja, impactando o valor a ser transferido para a Conta de Ajuste. Porém, o Fluxo de Caixa Marginal aparece na fórmula da Tarifa de Pedágio (cláusula 19.6.4), indicando que deverá impactar diretamente no cálculo da tarifa. Sendo assim, solicita-se esclarecimento sobre a metodologia de incidência do FCM.

**Respostas:** A metodologia do FCM está regulamentada pela Resolução ANTT nº 6023/2024 e os valores apurados fazem parte do cálculo anual da Tarifa de Pedágio, conforme prevê a fórmula da subcláusula 19.6.4. A subcláusula 23.6.4 será excluída da minuta de Contrato.