ATA DE RESPOSTAS

Edital 02_2026 — Rota Agro Central (Cn3)

PROTOCOLO: 50500.056997/2026-37

Recebido em 22 de setembro de 2026 - 12:02:00

1. CONTRATO DE CONCESSÃO – ANEXO 13 — TABELA 1 E 2 DO ANEXO 13

Verificou-se inconsistência na ordenação das praças de pedágio (P01 a P07) na Tabela 2 do Anexo 13 – Trechos de Cobertura de Praça e Trechos Homogêneos para Reclassificação Tarifária. Enquanto a Tabela 1 do Anexo 13 apresenta as praças P01 a P07 em ordem crescente (i.e., começando por P01), a Tabela 2 do mesmo anexo, relativa a volumes equivalentes de referência (VEQPp,c), dispõe as mesmas praças em ordem decrescente, porém mantendo inalterada a numeração original de P01 a P07 (i.e., começando pela P07, mas nomeando-a de forma equivocada P01). Essa divergência configura erro material que compromete a correspondência entre as praças referenciadas nas duas tabelas, gerando ambiguidade quanto à correta associação entre os Trechos de Cobertura de Praça, os respectivos Pesos dos Trechos Homogêneos (PTH) e os volumes de tráfego de referência atribuídos a cada praça.

Cumpre destacar que referido erro material é suscetível de produzir impactos econômico-financeiros relevantes na execução do Contrato de Concessão, uma vez que a fórmula de cálculo da Tarifa de Pedágio, prevista na subcláusula 19.6.4 da minuta contratual, utiliza simultaneamente os parâmetros TCP e PTH extraídos, respectivamente, das Tabelas 1 e 2 do Anexo 13, e os valores de VEQ de referência por praça constantes do Anexo 14, de modo que a inversão na ordenação das praças na Tabela 2 do Anexo 13 pode resultar em atribuição equivocada dos Pesos dos Trechos Homogêneos a praças com extensões e pesos tarifários distintos, distorcendo tanto a formulação das propostas econômicas pelos licitantes quanto a aplicação dos mecanismos de Reclassificação Tarifária e de Compartilhamento do Risco de Demanda ao longo da vigência da Concessão. Diante do exposto, requer-se a essa d. Agência que esclareça a divergência identificada e, sendo o caso, proceda à retificação da Tabela 2 do Anexo 13, de forma a assegurar a plena coerência e integridade dos parâmetros contratuais, em benefício da segurança jurídica, da isonomia entre os participantes do certame e da higidez do equilíbrio econômico-financeiro do futuro contrato de concessão.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o ponto levantado foi abordado no Comunicado Relevante nº 4/2026, publicado no DOU de 25/09/2026.

No Anexo 13, ocorreu erro material na Tabela 2 (Praça 07 – Município de Vilhena). Para ajustar, nos segmentos 364BRO1040, 364BRO1050 e 364BRO1060 foi feito o deslocamento dos valores referentes à reclassificação tarifária constantes da coluna “PTH – Faixa adicional em pista simples” para a coluna à esquerda (“PTH – Pista dupla”), conforme indicado no referido Comunicado Relevante.

Por fim, informa-se que o contrato será republicado com a Tabela 2 do Anexo 13 corrigida.

2. CONTRATO DE CONCESSÃO – ANEXO 13 — TABELA 2 DO ANEXO 13

Verificou-se que a Tabela 2 do Anexo 13 não contém indicação do Peso do Trecho Homogêneo (PTH) relativo à duplicação de pistas para o último trecho da praça de Vilhena (segmento 364BRO1060, km 16,20 a km 27,60). Referido trecho apresenta Situação Atual igual a 1 (pista simples) e Situação Final igual a 2 (pista dupla), o que evidencia a previsão contratual de obra de duplicação; contudo, a coluna "PTH – Pista Dupla" encontra-se vazia para esse segmento, embora conste valor na coluna "PTH – Faixa adicional em pista simples" (0,04603). A omissão do PTH de duplicação e a alocação

do valor na coluna inadequada configuram inconsistência que compromete a aplicação da fórmula tarifária prevista na subcláusula 19.3.3 do Contrato, especificamente no que tange ao percentual de 30% aplicável a obras de pista dupla.

Cumpre destacar que a ausência do PTH correto para esse trecho impede a correta Reclassificação Tarifária da praça de Vilhena quando da conclusão da obra de duplicação, gerando incerteza quanto ao incremento tarifário a que a Concessionária fará jus. Diante do exposto, requer-se a essa d. Agência que esclareça a omissão identificada e, sendo o caso, proceda à complementação da Tabela 2 do Anexo 13 com o respectivo PTH de pista dupla para o trecho 364BRO1060, assegurando a correta aplicação da fórmula contratual e a previsibilidade necessária à formulação das propostas pelos licitantes.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o ponto levantado foi abordado no Comunicado Relevante nº 4/2026, publicado no DOU de 25/09/2026.

No Anexo 13, ocorreu erro material na Tabela 2 (Praça 07 – Município de Vilhena). Para ajustar, nos segmentos 364BRO1040, 364BRO1050 e 364BRO1060 foi feito o deslocamento dos valores referentes à reclassificação tarifária constantes da coluna "PTH – Faixa adicional em pista simples" para a coluna à esquerda ("PTH – Pista dupla"), conforme indicado no referido Comunicado Relevante.

Por fim, informa-se que o contrato será republicado com a Tabela 2 do Anexo 13 corrigida.

3. CONTRATO DE CONCESSÃO – ANEXO 13 — TABELA 2 DO ANEXO 13; MEF

Verificou-se divergência entre os valores individuais de PTH por Trecho Homogêneo constantes da Tabela 2 do Anexo 13 e o rateio previsto no Modelo Econômico-Financeiro de referência (MEF). Especificamente, a Tabela 2 publicada apresenta 36 linhas, atribuindo cada Trecho Homogêneo a uma única praça de pedágio, sem indicar a coluna de percentual de associação do trecho à praça ("% do TH associado à praça"). Ocorre que o MEF utiliza metodologia de rateio proporcional da extensão ponderada pelo TCP para três Trechos Homogêneos compartilhados entre praças vizinhas (070BMT0570, 174BMT0050 e 174BMT0100), resultando em valores individuais de PTH distintos daqueles publicados – ainda que o somatório de PTH por praça permaneça substancialmente inalterado. Essa divergência é agravada pela redação da subcláusula 19.3.3 da minuta contratual, cuja leitura literal conduz a resultado tarifário diverso daquele refletido nos valores da Tabela 2, com impacto estimado de até 2,0% na tarifa plena de determinadas praças, equivalente a aproximadamente R$ 98 milhões de receita acumulada ao longo dos 30 anos da Concessão.

Diante do exposto, requer-se a essa d. Agência que esclareça a metodologia de cálculo dos PTH individuais adotada na Tabela 2 do Anexo 13, bem como a compatibilidade entre os valores publicados e o rateio previsto no MEF. Sugere-se que a Tabela 2 seja republicada com a inclusão de coluna indicativa do percentual de associação de cada Trecho Homogêneo à respectiva praça e com os valores de PTH recalculados conforme a fórmula de extensão ponderada utilizada no próprio MEF – ou, alternativamente, que a regra de distribuição efetivamente adotada seja expressamente declarada no contrato –, de forma a conferir transparência, rastreabilidade e coerência entre os instrumentos contratuais e o modelo econômico-financeiro de referência.

RESPOSTA:

Esclarece-se que o MEF disponibilizado no âmbito do projeto possui natureza referencial e não vinculativa, prevalecendo as disposições e os parâmetros estabelecidos nos documentos jurídicos da concessão. Os Pesos dos Segmentos Homogêneos (PTH) apresentados na Tabela 2 do Anexo 13 guardam correspondência com aqueles considerados no MEF. Por sua vez, os percentuais de associação dos Segmentos Homogêneos (SH) às praças de pedágio já estão contemplados no dimensionamento dos TCPs (Tabela 1 do Anexo 13). Dessa forma, permanecem válidos os parâmetros estabelecidos no Anexo 13, não sendo necessários o recálculo dos PTHs nem a inclusão de coluna adicional na Tabela 2.

Para fins de cálculo da tarifa de pedágio, devem ser utilizados conjuntamente os TCPs da Tabela 1 e os PTHs da Tabela 2 do Anexo 13, observadas as disposições contratuais.

Por fim, informa-se que o contrato será republicado com as tabelas 1 e 2 do Anexo 13 corrigidas, conforme Comunicado Relevante nº 4/2026, publicado no DOU de 25/09/2026.

PROTOCOLO: 50500.059078/2026-15

Recebido em 03 de outubro de 2026 - 10:58:00

1. CONTRATO DE CONCESSÃO – ANEXO 13 — TABELA 1 E 2 DO ANEXO 13; CLÁUSULA 19.3.3

Fazemos referência à alteração divulgada por meio do Comunicado Relevante nº 4, que reordenou coerentemente as praças nos Anexos 13 e 14. Contudo, deve-se notar que o Anexo 13 continua com divergência no TCP total das praças, quando comparadas as tabelas 1 e 2. A título de exemplo, informamos que referida divergência é observada já no TCP da praça número 1.

Pela tabela 1 do anexo 13, temos, já considerando a correção, extensão inicial e finais iguais em 156,68 km. Contudo, ao fazer o cálculo da diferença entre o km final e inicial da mesma P1 pela tabela 2 observa-se que o km final é 729,70 e o inicial 537,40, trecho esse contínuo sem interrupções. Ao fazer a diferença, verificamos tcp da praça de 192,30km e não os 156,0 km constantes da tabela 1. Referida discrepância indica que há rateio de SH sendo considerado na tabela 1, não demonstrado na tabela 2. Está correto nosso entendimento de que esse aspecto também deve ser corrigido? Caso afirmativo,

sugerimos inserir na tabela 2 Anexo 13 coluna similar à coluna constante Edital Rota do Pequi, também recém publicado, a qual demonstra claramente o percentual de rateio do SH, com os PTHs também já reteados. Ademais, solicitamos adequação na cláusula 19.3.3, ressalvando os rateios de SH para cada praça para aplicação do cálculo da reclassificação tarifária. Caso não seja procedente o Docusign Envelope ID: 3C87F3D1-C51D-82FA-811A-782C14FD4B332 rateio, solicitamos gentilmente que a tabela 1 seja retificada.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. As Tabelas 1 e 2 do Anexo 13 foram retificadas por meio do Comunicado Relevante nº 4, de 24 de setembro de 2026. A Tabela 1 apresenta as extensões dos Trechos de Cobertura de Praça (TCP) a serem consideradas no cálculo da Tarifa de Pedágio, enquanto a Tabela 2 apresenta os Pesos dos Trechos Homogêneos (PTH) específicos associados a cada praça de pedágio, utilizados para fins de reclassificação tarifária.

Dessa forma, para o cálculo da Tarifa de Pedágio, devem ser consideradas as extensões dos TCP estabelecidas na Tabela 1 e, para fins de reclassificação tarifária, os respectivos pesos de PTH previstos na Tabela 2, conforme disposto na subcláusula 19.6.4 do Contrato de Concessão.

PROTOCOLO: 50500.059699/2026-07

Recebido em 06 de outubro de 2026 - 17:21:00

1. CONTRATO DE CONCESSÃO - ANEXO 13 - TABELA 2 — ANEXO 13 DO CONTRATO - TABELA 2

Coeficiente PTH. No que se refere à tabela do Anexo 13 ao Contrato, toda linha cujo valor na coluna "Sit. Final" contemple valor igual a 2 (dois), os valores dos índices PTHs devem constar da coluna PTH – Pista Dupla, como exemplo correto da primeira linha Praça 01 SH 070BMT0550, cujo coeficiente 0,02145 encontra-se nesta Coluna. É correto nosso entendimento? Caso afirmativo, favor retificar as 3 (três) últimas linhas da referida tabela, todos referentes à praça 07 – Vilhena, cujos coeficientes encontram-se na coluna de PTH de Faixa Adicional em pista simples. Ademais, solicita-se confirmar o entendimento de que os PTH de 0,01878 atribuídos aos Trechos Homogêneos 364BRO1040 e 364BRO1050 (situação atual e final "2", pista dupla existente), conforme a Tabela 2 do Anexo 13 republicada pelo Comunicado Relevante

nº 4, integram o cálculo inicial da Tarifa de Pedágio da praça de Vilhena, nos termos das subcláusulas 19.2.12 e 19.6.1, desde o início da cobrança e independentemente da conclusão das obras de Adequação de Duplicação previstas na Tabela 17 do PER Vol. II. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O Comunicado Relevante nº 4, de 24 de setembro de 2026, retificou o erro material identificado na Tabela 2 do Anexo 13, referente aos Pesos dos Trechos Homogêneos (PTH) associados à Praça 07 – Vilhena, mediante o deslocamento dos coeficientes dos segmentos 364BRO1040, 364BRO1050 e 364BRO1060 da coluna "PTH – Faixa adicional em pista simples" para a coluna "PTH – Pista dupla".

Adicionalmente, conforme estabelecido na subcláusula 19.2.12 do Contrato, o cálculo inicial da Tarifa de Pedágio de cada praça, nos termos da subcláusula 19.6.1, considera o incremento decorrente da ponderação dos pesos dos Trechos Homogêneos de pista dupla existentes.

Dessa forma, confirma-se que os coeficientes PTH de 0,01878 atribuídos aos segmentos 364BRO1040 e 364BRO1050 integram o cálculo inicial da Tarifa de Pedágio da Praça 07 – Vilhena, desde o início da cobrança, independentemente da conclusão das obras de Adequação de Duplicação previstas na Tabela 17 do PER – Volume II.

2. CONTRATO DE CONCESSÃO – CLÁUSULA 36.2.1, 36.3; REFLEXO EM 38.3.1 E 39.2.2 — CLÁUSULA 36.2.1, 36.3; REFLEXO EM 38.3.1 E 39.2.2

Encampação do contrato. Solicita-se esclarecer se a supressão, na subcláusula 36.2.1 do Contrato, da parcela de custo de oportunidade do valor investido em Bens Reversíveis não amortizados ou depreciados, prevista nas subcláusulas 36.2.1(ii) e 36.3 dos contratos de Rota dos Sertões e Rotas Gerais e da minuta de Termo Aditivo do Edital nº 3/2026, foi intencional e, em caso negativo, solicita-se sua reinserção, com a fórmula CO = A × [(1 + NTNB')^n − 1], aplicável também às hipóteses das subcláusulas 38.3.1 e 39.2.2. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O presente procedimento de esclarecimentos limita-se ao Edital, ao Contrato e aos demais documentos integrantes do certame, não abrangendo a análise de disposições de outros projetos de concessão. A indenização por encampação observará as regras gerais da cláusula 35 e as disposições específicas da cláusula 36 do Contrato, que não contemplam parcela autônoma de custo de oportunidade nem a fórmula indicada.

3. CONTRATO DE CONCESSÃO – CLÁUSULA 19.3.4 (I) — CLÁUSULA 19.3.4 (I); TABELA 2 DO ANEXO 13

Conclusão Parcial das Obras de Reclassificação Tarifária. Solicita-se confirmar o entendimento de que o desconto da subcláusula 19.3.4(i) incide exclusivamente sobre o incremento tarifário do Trecho Homogêneo avaliado (PTH da Tabela 2 do Anexo 13), resultando em PTH aplicado = PTH × [1 − 2 × (1 − percentual concluído)], e de que o desconto deixa de ser aplicado a partir da Revisão Ordinária subsequente à conclusão integral das obras, com compensação da defasagem pelo Fator C. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Conforme a subcláusula 19.3.4(i) do Contrato, o desconto corresponde ao dobro do percentual não concluído das obras e incide sobre o incremento tarifário associado ao respectivo Trecho Homogêneo, considerando os pesos previstos na Tabela 2 do Anexo 13.

Após a conclusão integral das obras e a correspondente autorização pela ANTT, o desconto deixa de ser aplicado, observada a sistemática de reclassificação tarifária prevista no Contrato.

Quanto à compensação por meio do Fator C, esclarece-se que, nos termos da subcláusula 19.3.2(iii), esta se aplica à defasagem entre o momento em que a Concessionária faz jus à Reclassificação Tarifária e sua efetiva repercussão na Tarifa de Pedágio, por ocasião da Revisão Ordinária subsequente. Ressalta-se, contudo, que a subcláusula 19.3.9(ii) afasta expressamente a recuperação das perdas de receita decorrentes da aplicação do desconto previsto na subcláusula 19.3.4(i).

4. CONTRATO DE CONCESSÃO - ANEXO 5 – TABELA II — ITEM 19 DA TABELA II DO ANEXO 5

Descrição do item. Solicita-se (i) corrigir o rótulo do item 19 da Tabela II do Anexo 5 para "Faixa adicional em pista simples", confirmando que os percentuais de 0,03851%, 0,03196% e 0,03018% por km se aplicam à inexecução e à antecipação das faixas adicionais em pista simples previstas no PER (Tabela 56 do PER Vol. II); e (ii) corrigir o título da Tabela I para "Frente de Serviços Estruturais". Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está correto. Houve um erro material e os itens solicitados serão corrigidos no contrato.

5. CONTRATO DE CONCESSÃO – CLÁUSULAS 8.4.3 A 8.4.6, 7.6; PER VOL. I 3.2.7; ANEXO 5 ITEM 4.3 E TAB. IV — CLÁUSULAS 8.4.3 A 8.4.6, 7.6; PER VOL. I 3.2.7; ANEXO 5 ITEM 4.3 E TAB. IV

Obras Estoque de Melhorias. Solicita-se confirmar o entendimento de que (i) o prazo de 18 meses da subcláusula 8.4.4 será suspenso ou somente contato após a análise do anteprojeto pela ANTT, a expedição de DUP e o licenciamento ambiental, aplicando-se as exceções do item 3.2.7 do PER Vol. I; (ii) para obras do Estoque concluídas nos dois últimos Anos de Concessão, o Fator E será apurado no Ajuste Final de Resultados ou recomposto por Fluxo de Caixa Marginal; (iii) obras sem tipificação na Tabela II do Anexo 5 (interseções em desnível, novas OAEs) não serão requisitadas via Estoque e serão recompostas por FCM; e (iv) informar a memória de cálculo do limite de 7,57% Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

(i) O entendimento não está correto. O prazo de 18 meses é contado da solicitação formal da ANTT, exceto nas obras consideradas de alta complexidade, caso em que poderá ser autorizado expressamente prazo superior, conforme item 3.2.7 do PER Volume I.

(ii) As obras do Estoque de Melhorias não serão recompostas por Fluxo de Caixa Marginal, pois são obras precificadas no Contrato, cuja recomposição se dá exclusivamente pelo Fator E. Esclarece-se que nos contratos mais recentes os Fatores A, D (até 5%) e E não estão sendo aplicados diretamente na tarifa de pedágio, mas sim apurados anualmente na Revisão Ordinária e refletidos na Alíquota de Recursos Vinculados (Alíquota RV) que se dá pela fórmula: "Alíquota RV = D – A – E"

Para obras concluídas no penúltimo Ano de Concessão, o Fator E comporá a Alíquota RV aplicável à Receita Bruta do último Ano de Concessão. Para obras concluídas no último Ano de Concessão, e para eventual parcela do Fator E que não possa ser refletida na Alíquota RV por limitação dos percentuais destinados às Contas de Retenção e de Ajuste, os valores correspondentes serão apurados e considerados no Ajuste Final de Resultados.

(iii) As obras passíveis de execução no âmbito do Estoque de Melhorias são aquelas previstas na Tabela II do Anexo 5.

(iv) A memória de cálculo consta da Modelagem Econômico-Financeira, que estabelece o limite de 7,57% para o Estoque de Melhorias.

6. CONTRATO DE CONCESSÃO – 25.2, 25.2.1, 25.3, 25.5, 19.1.1(III), DEF. (XX); EDITAL 9.3.1, 9.4 — SUBCLÁUSULAS 25.2, 25.2.1, 25.3, 25.5, 19.1.1(III), DEF. (XX); EDITAL 9.3.1, 9.4

Aporte, capital e contas. Solicita-se confirmar o entendimento de que (i) os percentuais da subcláusula 25.5 e os limites das subcláusulas 25.2.1 e 25.3 incidem exclusivamente sobre o capital social mínimo obrigatório de R$ 418.132.771,08, atualizado nos termos do item 9.5 do Edital, não abrangendo a parcela correspondente ao Aporte de Recursos Vinculados, cujo capital poderá ser reduzido após a transferência à Conta de Ajuste mediante anuência da ANTT; (ii) as referências ao "item 8 do Edital" nas subcláusulas 19.1.1(iii), 25.2 e na definição de Conta de Aporte devem ser lidas como item 9; e (iii) a segunda parcela do item 9.4 do Edital não tem prazo próprio, sendo exigida apenas como condição ao início da cobrança. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

(i) O item 9.3.1 do Edital prevê a subscrição do capital social mínimo obrigatório de R$ 418.132.771,08, além do Aporte de Recursos Vinculados. E no item subsequente, 9.3.2, a integralização do capital social, correspondente a

primeira parcela do capital social mínimo e o valor de aporte. A segunda parcela do capital social mínimo obrigatório deverá ser integralizada, conforme 19.1.1 (iii) do contrato, antes do início da cobrança da tarifa de pedágio. Além disso, o Contrato prevê, em seu artigo 25.5, a possibilidade de redução do capital social integralizado se verificado cumprimento acumulado de no minimo 90% do PER a ser executado. Dessa forma, a possibilidade de redução do capital social integralizado inclui todo o valor integralizado, incluindo a parcela correspondente ao Aporte de Recursos Vinculados. Com efeito, a subcláusula 25.5 estabelece que, no primeiro e no segundo ano da Concessão, deverá ser mantido, no mínimo, 100% do capital social, prevendo a redução progressiva desse percentual a partir do terceiro ano. Essa disposição evidencia que a manutenção integral do capital social mínimo obrigatório constitui requisito aplicável desde o início da Concessão, devendo estar assegurada no primeiro ano.

(ii) O entendimento está correto.

(iii) Entendimento errado. Embora o item 9.4 do Edital não estabeleça expressamente prazo específico para a integralização da segunda parcela, o contrato, conforme 19.1.1 (iii) do contrato, estabelece que a segunda parcela do capital social mínimo obrigatório deverá ser integralizada, antes do início da cobrança da tarifa de pedágio.

7. CONTRATO DE CONCESSÃO – CLÁUSULAS 35.1, 35.5.1 — CLÁUSULAS 35.1, 35.5.1; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.063/2025

Extinção do contrato. Considerando que a Resolução ANTT nº 5.860/2019 foi revogada pela Resolução ANTT nº 6.063/2025, solicita-se confirmar que a metodologia de cálculo da indenização da subcláusula 35.1 será a da Resolução ANTT nº 6.063/2025 e suas alterações, e que o valor indenizável inclui os encargos financeiros capitalizados vinculados aos Bens Reversíveis, corrigindo-se a remissão. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

A Resolução ANTT nº 6.063, de 13 de fevereiro de 2025, revogou a Resolução ANTT nº 5.860/2019 e estabeleceu nova disciplina para a extinção dos contratos de concessão rodoviária, inclusive quanto ao cálculo da indenização dos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados ou depreciados.

Nesse contexto, a metodologia prevista na Resolução nº 6.063/2025 deverá ser observada na apuração da indenização prevista na subcláusula 35.1, ressalvadas as hipóteses de aplicação da disciplina anterior expressamente previstas nas disposições transitórias da própria Resolução e as disposições contratuais específicas.

8. CONTRATO DE CONCESSÃO – CLÁUSULAS 5.7, 22.6.3 — CLÁUSULAS 5.7, 22.6.3; COMPARTILHAMENTO DE RISCOS AMBIENTAIS.

Compartilhamento de Riscos Ambientais. Considerando que o "Programa de recuperação/mitigação de passivos ambientais" é condicionante de licença ambiental, podemos considerar que os custos de recuperação, TCRA ou decisões judiciais existentes integram o compartilhamento de risco das subcláusulas 5.7 e 22.6.3, e não a subcláusula 22.6.1(i)"?

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

As subcláusulas 5.6.3 e 5.6.4 estabelecem a obrigação de cumprimento das condicionantes ambientais previstas nas licenças e nas decisões judiciais relacionadas, inclusive mediante obrigações de fazer ou de pagar, bem como

disciplinam os dispêndios relativos às condicionantes existentes na Data da Assunção e seus eventuais acréscimos, nos termos da subcláusula 5.1.3.

Nesse contexto, os custos de recuperação ou mitigação de passivos ambientais, os decorrentes de Termos de Compromisso de Regularização Ambiental (TCRA) e os associados ao cumprimento de decisões judiciais poderão ser submetidos ao regime de compartilhamento previsto nas subcláusulas 5.7 e 22.6.3, desde que correspondam a dispêndios abrangidos pela subcláusula 5.1.3 e atendam às condições contratuais de comprovação e validação pela ANTT.

A aplicação desse regime, contudo, não decorre automaticamente da inclusão dos custos em programa de recuperação ou mitigação de passivos ambientais, nem afasta, por si só, a alocação de riscos prevista na subcláusula 22.6.1(i), que atribui à Concessionária a responsabilidade pelos passivos ambientais, ressalvadas as hipóteses expressamente previstas no Contrato.

Assim, recomenda-se que o enquadramento seja realizado conforme a natureza da obrigação ambiental e sua vinculação às condicionantes abrangidas pelo mecanismo de compartilhamento, observadas, ainda, as hipóteses específicas de alocação de riscos previstas nas subcláusulas 22.6.1 e 22.6.2 e as exclusões expressas da subcláusula 5.7.1.2.

PROTOCOLO: 50500.059829/2026-01

Recebido em 07 de outubro de 2026 - 13:03:00

1. PREÂMBULO; ITEM 2.2; ANEXOS 11, 14 E 15 DA MINUTA; CL. 19.5 DA MINUTA — DOCUMENTOS SUBMETIDOS À AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 12/2021; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.020/2023

A audiência pública referida no Preâmbulo ocorreu entre 27/12/2021 e 25/02/2022, sob a Resolução ANTT nº 5.624/2017, hoje revogada pela Resolução ANTT nº 6.020/2023. Os documentos que embasam o Edital são posteriores (Relatório Consolidado v8.0 e Tomo IV v9.0 de 27/07/2026; Cadastro v12 de 15/07/2026; data-base tarifária jan/2025; Mecanismos de Proteção Cambial, Compartilhamento de Demanda e Preço de Insumo; Sistema de Livre Passagem; ajustes decorrentes do TC 013.045/2025-3). Quais versões dos estudos, da minuta de contrato e do PER foram efetivamente submetidas à audiência pública de 2021/2022? A ANTT considera que as alterações posteriores não são substanciais para os fins do art. 9º da Lei nº 13.848/2019 e da Resolução ANTT nº 6.020/2023? Em caso afirmativo, qual o fundamento e onde consta a motivação?

RESPOSTA:

As minutas de Edital, Contrato e respectivos Anexos disponibilizadas na Audiência Pública nº 12/2021 encontram-se na página da audiência, na seção “Documentos Jurídicos”, sob as denominações “Minuta de Edital Lotes CN”, “Minuta de Contrato Lotes CN” e “Minuta de Anexos do Contrato Lotes CN”.

O procedimento observa a Resolução ANTT nº 5.624/2017, conforme a regra de transição do art. 38 da Resolução ANTT nº 6.020/2023. A existência de versões posteriores não determina, por si só, a realização de nova audiência, devendo ser considerado o conteúdo das alterações e sua relação com a participação social realizada.

Posteriormente, algumas adequações foram realizadas na AP 13/2022 e fundamentadas no Relatório Final da AP. 12/2021 e seu Anexo III, registrando o tratamento das contribuições.

Nesse sentido, o Voto DLA nº 66/2025, itens 3.13 a 3.20, após fundamentar as adequações e consolidá-las no Relatório da AP original, concluiu o processo participativo em 2025.

Por fim, cumpre ressaltar que, nos termos dos itens 3.1 e 3.2 do Edital, os pedidos de esclarecimentos devem se restringir aos procedimentos nele descritos, ao Sistema Rodoviário objeto da Concessão ou à interpretação dos documentos do certame. Dessa forma, esta resposta não se destina a apresentar histórico exaustivo das alterações realizadas nos Estudos e no PER ao longo da estruturação do projeto, mas sim a esclarecer os aspectos pertinentes à interpretação dos documentos que integram o Edital.

2. ITEM 2.5.1; TOMO IIB (ITEM 1.1 E ITEM 2); VOL. 2 TOMO I (P. 125 E 331); TOMO IIA (TABELA 9-2) — ESTUDO DE DEMANDA - TOMO IIB

O estudo de demanda tem ano-base 2019, contagens de campo realizadas entre 13/10 e 27/11/2020 (com pesquisas OD reduzidas de sete para três dias), projeções macroeconômicas do Boletim Focus de 21/06/2021 e premissa de assunção da concessão em 2023 e início de cobrança em 2024. O controle de versão do Tomo IIb registra que a versão 2.0, de 27/07/2026, é ajuste de formatação sem alteração de informações. Houve recalibração do tráfego para a assunção prevista em 2027? Em qual documento? Se não houve, quais séries de tráfego e de crescimento embasaram a Tarifa Básica de Pedágio de R$ 0,15772/km do item 1.3?

RESPOSTA:

A fim de manter a coerência entre as frentes de projeção de tráfego e o cronograma de obras de manutenção do nível de serviço, não houve recalibração das projeções de Tráfego. As séries de tráfego e de crescimento utilizadas na projeção encontram-se detalhadas nos relatórios e anexos do Produto Volume 2 - Estudo de Demanda.

Esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial.

3. ITEM 1.5; ITEM 11.3, II; TOMO IV (ITENS 3.1 E 3.3.3); RELATÓRIO CONSOLIDADO (TABELAS 6-1 E 6-2) — ORÇAMENTO DAS OBRAS; CAPEX; OPEX; TBP DO ITEM 1.3

O orçamento das obras utiliza SICRO de janeiro de 2023 e ISSQN referencial de 3%, ao passo que o Edital fixa a data-base em janeiro de 2025 e impõe ISSQN de 5% em todos os municípios. Como foi feita a conversão do CAPEX (R$ 6.132.681 mil) e do OPEX (R$ 4.294.670 mil) para a data-base de janeiro de 2025? A TBP do item 1.3 já reflete a alíquota de 5% de ISSQN e a data-base de janeiro de 2025?

RESPOSTA:

O orçamento das obras utiliza o SICRO de janeiro de 2025 e ISSQN referencial, no valor de 5%, de acordo com a data-base e alíquota definidas em edital. Portanto, a TBP já reflete os parâmetros do edital.

4. PER VOLUME II (TABELAS 57 E 58); PER VOLUME I (ITEM 3.2.7); PLANILHA RESUMO_ANTT CN.3 (ABA GERAL, ITEM 28); INFORMAÇÕES ADICIONAIS PER (ABA 3) — PER; GATILHOS VOLUMÉTRICOS POR TRECHO HOMOGÊNEO

O PER fixa gatilhos volumétricos por trecho homogêneo, mas a planilha-resumo da ANTT registra que os gatilhos não foram considerados no estudo e o documento de informações adicionais afirma que não estão previstas ampliações associadas a gatilhos. Após a apreciação do TC 013.045/2025-3, noticiou-se a conversão de aproximadamente 154 km de faixas adicionais em obras condicionadas a gatilho. Solicita-se a relação definitiva, por trecho homogêneo e quilometragem, das faixas adicionais e duplicações obrigatórias com prazo e das obras condicionadas a gatilho, bem como a confirmação de que a TBP do Edital foi recalculada após essa conversão. Os 33,9 km de faixas adicionais cuja reincorporação como obra obrigatória foi recomendada pelo TCU foram reincorporados? Em quais trechos?

RESPOSTA:

A relação completa e definitiva das obras de ampliação de capacidade obrigatórias e por gatilhos se encontra no PER Vol II na seção 3.2.1 (obras obrigatórias) e seção 3.2.3 (gatilhos volumétricos). A TBP foi calculada apenas em função das obras obrigatórias presentes no PER. As obras de ampliação por gatilho volumétrico serão realizadas mediante

reequilíbrio contratual. As faixas adicionais cuja reincorporação como obra obrigatória foi recomendada pelo TCU foram reincorporadas às tabelas de ampliação do PER Vol II e aparecem como obrigatórias.

5. PREÂMBULO; MINUTA CL. 19.3.4 E CL. 19.5; ANEXO 14 — DETERMINAÇÃO E RECOMENDAÇÃO AO EDITAL, À MINUTA E AO PER

Solicita-se a indicação, item a item, de como cada determinação e recomendação do acórdão proferido em 19/08/2026 no TC 013.045/2025-3 foi incorporada ao Edital, à Minuta e ao PER, em especial quanto (i) à reclassificação tarifária mediante conclusão de 90% das obras (cl. 19.3.4), (ii) aos prazos, percentuais de risco e disciplina de dados do Sistema de Livre Passagem (cl. 19.5) e (iii) ao cenário de demanda ferroviária. Caso alguma recomendação não tenha sido acolhida, qual a motivação?

RESPOSTA:

O questionamento apresentado não se relaciona à interpretação dos documentos que compõem o Edital, mas ao detalhamento das providências adotadas em atendimento ao acórdão do TCU e à fundamentação das escolhas regulatórias do projeto, alheios, portanto, ao objeto desta etapa de esclarecimentos do certame. As informações correspondentes poderão ser requeridas pelos canais oficiais de acesso à informação, inclusive mediante solicitação de acesso ao processo administrativo.

Nos termos dos itens 3.1 e 3.2 do Edital, os pedidos de esclarecimentos devem tratar dos procedimentos nele descritos ou do Sistema Rodoviário objeto da Concessão, observados os requisitos estabelecidos, e guardar relação com a interpretação dos documentos do Edital.

6. TOMO IIA (ITEM 8.2.2); TOMO IIB (ITEM 2); ANEXO 14 (TABELA 1) — ESTUDA DA DEMANDA; TBP E VEQ DO ANEXO 14

O estudo de demanda descreve cenários ferroviários (Ferrogrão, FICO até Vilhena e expansão da Rumo) com inflexões de receita nos anos 8 a 11, 18 a 21 e nos três anos finais. Qual cenário ferroviário foi adotado na curva de receita que embasa a TBP e nos VEQ de referência do Anexo 14? Em que ano civil cada projeto ferroviário foi assumido como operante?

RESPOSTA:

Os marcos utilizados como início de operação das ferrovias no estudo foram obtidos no Plano Nacional de Logística – PNL 2035. Nos anos de 08 a 11 da concessão é previsto o início da operação da Ferrogrão entre Sinop e Miritituba, correspondente ao Cenário de Infraestrutura C19. No Cenário de Infraestrutura C29 (do ano 18 ao ano 21), foi prevista a operação da FICO e da Ferrogrão até Lucas do Rio Verde. No cenário C39 (a partir do ano 28), foi considerada a operação da FICO até Vilhena e da extensão da RMN de Rondonópolis até Lucas do Rio Verde.

Todas as bases e metodologias utilizadas na projeção se encontram no Item 8.2 Caracterização da oferta multimodal de transportes no Tomo IIa do Produto 2.

Deve ser lembrado que as projeções de tráfego foram elaboradas para fins exclusivos de precificação da concessão e não possuem caráter vinculativo, conforme cláusula 2.5.1 do Edital.

7. ANEXO 14 (TABELA 1); ANEXO 13; RELATÓRIO CONSOLIDADO (TABELAS 6-3 E 6-4); PLANILHA RESUMO_ANTT CN.3 (ABAS GERAL E 22); TOMO IV — VEQ DE REFERÊNCIA DO ANEXO 14

Os VEQ de referência do Anexo 14 (2027 a 2059) não têm memória de cálculo disponibilizada, e os documentos divergem entre si: a extensão de cobertura das praças é de 156,68 km no Relatório Consolidado (Tabela 6-4) e de 189,6/107,9/116,8/199,0 km na planilha da ANTT; o número de praças por rodovia difere entre o Tomo IV (duas na BR-070 e duas na BR-174), o PER e o Relatório (uma e três); a numeração das praças difere (P08 a P31 nos estudos; P01 a P07 na Minuta). Solicita-se a memória de cálculo dos VEQ de referência por praça e a indicação de qual documento prevalece quanto à localização, à cobertura e ao número de praças.

RESPOSTA:

Os estudos disponibilizados possuem caráter referencial. Para fins de aplicação das regras contratuais, prevalecem as disposições dos documentos jurídicos que regem a concessão, consideradas as respectivas alterações e retificações.

O Comunicado Relevante nº 4, de 24 de setembro de 2026, retificou as informações dos Anexos 13 e 14 do Contrato de Concessão, relativas às praças de pedágio, às extensões dos Trechos de Cobertura de Praça (TCP) e aos valores de referência do mecanismo de demanda.

Quanto à localização das praças de pedágio, devem ser observadas as informações do Apêndice D do PER – Volume II, enquanto as extensões dos respectivos TCP estão estabelecidas na Tabela 1 do Anexo 13 do Contrato de Concessão, com as correções promovidas pelo referido Comunicado.

8. PER VOLUME I (P. 9); TOMO IV (ITENS 2.1 E 3.5); RELATÓRIO CONSOLIDADO (ITEM 7.2); MINUTA (FASE DE RECUPERAÇÃO) — PER VOLUME I E O TOMO IV (ITEM 2.1); TOMO IV (ITEM 3.5) E NO RELATÓRIO CONSOLIDADO (ITEM 7.2).

A Fase de Recuperação estende-se até o final do 8º ano de concessão segundo o PER Volume I e o Tomo IV (item 2.1), mas é descrita como do 2º ao 5º ano no Tomo IV (item 3.5) e no Relatório Consolidado (item 7.2). Qual é o prazo contratual da Fase de Recuperação e qual cronograma físico-financeiro embasou a TBP?

RESPOSTA:

Conforme previsto no PER, o prazo contratual da Fase de Recuperação compreende o período do 3º ao 8º ano da concessão. Por sua vez, o cronograma físico-financeiro que embasa a TBP está alinhado à proposta de Modelagem Econômico-Financeira.

Esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os Estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referenciais.

9. TOMO IV (TABELA 2-1); TOMO I CADASTRO (ITEM 4.5); INFORMAÇÕES ADICIONAIS PER (ABA 1) — TABELA 2-1 DO TOMO IV

A Tabela 2-1 do Tomo IV totaliza 375,8 km de pista simples para um sistema de 878,3 km em pista simples; a distribuição de IRI da BR-364 soma 103%; a extensão de terceiras faixas aparece como 162,87 km, 162,91 km e 163,37 km em documentos distintos. Solicita-se a confirmação dos quantitativos corretos e a indicação de qual versão embasou o orçamento.

RESPOSTA:

Os quantitativos que devem ser considerados são os descritos no PER, considerado instrumento de caráter vinculativo. Conforme estabelece a cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos e suas respectivas modelagens possuem caráter meramente referencial, não sendo vinculativos para a Concessionária. Cabe, portanto, aos licitantes avaliar criticamente as premissas utilizadas e, se necessário, ajustá-las conforme sua estratégia técnica e financeira, desde que respeitados os parâmetros mínimos de desempenho e obrigações contratuais. Ainda, de acordo com a cláusula 2.6, é responsabilidade exclusiva dos interessados avaliar todas as condições do Sistema Rodoviário e demais dados da Concessão, inclusive aspectos operacionais e de custo.

10. MINUTA CL. 5.1.3 E 5.7; RELATÓRIO CONSOLIDADO (TABELA 8-1) — MINUTA CLÁUSULA 5.1.3 E 5.7 E RELATÓRIO CONSOLIDADO (TABELA 8-1)

A Minuta atribui à Concessionária as condicionantes ambientais, inclusive as referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, com compartilhamento acima de R$ 128.411.885,17, enquanto a Tabela 8-1 do Relatório Consolidado aloca essas condicionantes ao Poder Concedente por imprevisibilidade. Qual

alocação prevalece? Se prevalece a da Minuta, o valor de R$ 128.411.885,17 foi dimensionado a partir de qual levantamento?

RESPOSTA:

Nos termos da subcláusula 1.2.2, em caso de divergência entre o Contrato e os Anexos, prevalece o disposto no Contrato. As subcláusulas 5.1.3 e 5.7 atribuem à Concessionária o cumprimento das condicionantes ambientais, inclusive as referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, observado o compartilhamento de risco previsto nas subcláusulas 5.7.2 e 22.6.3 sobre o valor que exceder o montante da subcláusula 5.7.1.

O montante da subcláusula 5.7.1 foi estimado com base nos estudos e levantamentos do EVTEA, considerando o valor das condicionantes ambientais constante da aba "valores_referência". Ressalta-se que os estudos são meramente referenciais, conforme a cláusula 2.5.1 do Edital.

11. PER VOLUME I (PDS 7); MINUTA CL. 5.1.3; PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 60/2015 — PER VOLUME I (PDS 7);MINUTA CL. 5.1.3; PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 60/2015

O PER determina que a Concessionária identifique, até o 6º mês, os povos indígenas e comunidades quilombolas impactados. A ANTT, o DNIT ou a FUNAI já identificaram terras indígenas e comunidades tradicionais na área de influência do Sistema Rodoviário, em especial nos segmentos da BR-174 entre Comodoro e Cáceres e da BR-364 entre Comodoro e Sapezal? Existe Estudo de Componente Indígena ou manifestação da FUNAI para as obras do PER? Foi realizada consulta prévia às comunidades nos termos da Convenção nº 169 da OIT? Se não, o custo e o prazo desses procedimentos foram considerados na TBP e no cronograma de obras?

RESPOSTA:

Esclarece-se que, de forma referencial, foram apresentadas informações sobre as comunidades tradicionais no Tomo II – Estudos Ambientais, sendo que foi realizada pesquisa sobre a existência de processos de licenciamento existentes, porém não foram identificados processos junto à FUNAI ou INCRA.

Além disso, não foram realizadas consultas nos termos da Convenção Nº 169 da OIT, tendo em vista que isso deverá ocorrer no processo de licenciamento ambiental futuro, sob responsabilidade da concessionária. Os prazos para as atividades de licenciamento foram considerados na estruturação do cronograma do plano de investimentos, seguindo os prazos descritos na legislação vigente.

Esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial.

12. MINUTA CL. 4.2.3 E 4.2.4; RELATÓRIO CONSOLIDADO (TABELA 8-1); TOMO I CADASTRO (ITEM 4.16); INFORMAÇÕES ADICIONAIS PER (ABA 10) — MINUTA NA CLÁUSULA 4.2.3 E 4.2.4.

A Minuta prevê que obras do Poder Concedente com contratos vigentes na data de publicação do Edital serão assumidas pela Concessionária sem direito a recomposição, e o Relatório Consolidado afirma que esses contratos seriam disponibilizados. O cadastro de janeiro de 2021 registra que não havia obras em curso e o documento de 2025 diz que o item não se aplica. Solicita-se a relação de todos os contratos do DNIT vigentes em 04/09/2026 incidentes sobre o Sistema Rodoviário (objeto, extensão, valor, percentual executado, prazo), inclusive contratos de manutenção e CREMA, e a confirmação de que a lista é exaustiva para os fins da cl. 4.2.4.

RESPOSTA:

Foram encaminhadas pelo Ministério dos Transportes as informações atualizadas prestadas pelo DNIT (conforme Ofício nº 2323/2026/SNTR, com seus anexos, incluindo os contratos de obras em execução nos trechos das BR-070/174/364/MT/RO), que serão disponibilizados às Proponentes.

Esclarece-se, contudo, que, nos termos dos itens 2.5 e 2.6 do Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão,

sendo as informações disponibilizadas pela ANTT, conforme o item 2.5.1, de caráter não vinculativo. Permanece aplicável o disposto nas subcláusulas 4.2.3 e 4.2.4 do Contrato.

13. ITEM 2.8; ANEXO 7 DA MINUTA (TRANSIÇÃO A) — ITEM 2.8; ANEXO 7 DA MINUTA (TRANSIÇÃO A)

O item 2.8 refere visitas técnicas junto ao DNIT ou à Concessionária atual, e o Anexo 7 disciplina a transição com a Operadora Anterior. Existe concessionária, permissionária ou operadora atual em algum trecho do Sistema Rodoviário? Se não, confirma-se tratar de erro material e que a transição se dará exclusivamente com o DNIT?

RESPOSTA:

Inexiste erro material, uma vez que o conteúdo compreende ambas as situações possíveis. Neste caso, não há concessionária no trecho concernente ao da Rota Agro Central, administrado pelo DNIT.

14. RELATÓRIO CONSOLIDADO (TABELA 8-1); TOMO IIA (ITEM 9.3.1 E TABELA 9-9); TOMO IIB (ITEM 2); MINUTA CL. 22 — RELATÓRIO CONSOLIDADO (TABELA 8-1).

O Relatório Consolidado classifica como risco do Poder Concedente as novas rotas concorrentes não previstas no planejamento oficial, mas a Minuta não contém cláusula correspondente. Como esse risco será tratado contratualmente? O estudo de demanda modela quatro concessões rodoviárias estaduais em Mato Grosso com tarifas de 2021 e reconhece concorrência relevante entre os eixos BR-174/070 e BR-364 e desvio pela MT-358 e MT-235. As tarifas e a configuração da rede concorrente foram atualizadas para 2026? Novas concessões estaduais ou obras de pavimentação estaduais posteriores a 2021 foram consideradas?

RESPOSTA:

A disciplina contratual aplicável à variação da Receita Tarifária consta da subcláusula 22.2, que estabelece o compartilhamento do risco de demanda, independentemente das causas subjacentes à variação da receita, ressalvadas as hipóteses expressamente previstas no Contrato. A subcláusula 22.7.2, por sua vez, estabelece que os efeitos dos riscos residuais sobre a receita não serão considerados, em regra, causadores de desequilíbrio contratual, ressalvadas as hipóteses ali indicadas.

Assim, não se pode confirmar que a implantação de novas rotas concorrentes ensejará, por si só, a alocação integral do risco ao Poder Concedente ou a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro fora dos mecanismos expressamente previstos na Minuta do Contrato.

Por fim, cumpre ressaltar que, conforme cláusula 2.5.1 do Edital, que os estudos do Poder Concedente possuem caráter meramente referencial, não sendo vinculantes à Concessionária.

15. PLANILHA RESUMO_ANTT CN.3 (ABA GERAL, ITEM 31); RELATÓRIO CONSOLIDADO (ITEM 6.2); MINUTA CL. 5.7, 12.1.7, 12.3 E 27.6; PER VOLUME I (PDS 9) — PLANILHA-RESUMO (ABA GERAL, ITEM 31); RECURSOS VINCULADOS (CL. 12.1.7); MINUTA DE CONTRATO.

A planilha-resumo disponibilizada (aba Geral, item 31) indica "Verba para adaptação da infraestrutura para resiliência climática" de R$ 237.937.987,08, correspondente a 1%. O valor é idêntico ao da rubrica "Recursos vinculados" da tabela de custos do Relatório Consolidado. A minuta de Contrato, por sua vez, não prevê verba específica de resiliência climática. Ela apenas inclui a infraestrutura resiliente entre as finalidades dos Recursos Vinculados (cl. 12.1.7) e determina que as ações do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas pela ANTT sejam executadas com Recursos Vinculados depositados na Conta de Ajuste (cl. 27.6.2). Diante disso, solicita-se esclarecer:

(i) se existe verba de resiliência climática autônoma e, em caso positivo, em qual cláusula do Contrato ou anexo está prevista; (ii) se o valor de R$ 237.937.987,08 é montante reservado exclusivamente às ações de resiliência ou mera

estimativa do fluxo de 1% da Receita Bruta destinado à Conta de Ajuste (cl. 12.3, ii), que também responde pelas demais finalidades da cl. 12.1 e pelo excedente das condicionantes ambientais (cl. 5.7);

(iii) havendo concorrência entre essas finalidades, qual a ordem de prioridade na utilização dos Recursos Vinculados e se há valor mínimo assegurado às medidas de adaptação climática;

(iv) qual a base técnica que fundamentou o percentual de 1%, considerando que os estudos não contêm mapeamento de vulnerabilidade climática do corredor e que a análise de risco foi diferida para o 12º mês da concessão.

RESPOSTA:

A modelagem econômico-financeira do projeto prevê alocação de 1% da Receita Bruta para Recursos Vinculados e de 1% adicional para infraestrutura resiliente, em consonância com o art. 2º da Portaria nº 622/2024 do Ministério dos Transportes, que determina a previsão de alocação de, no mínimo, 1% da Receita Bruta da concessão para o desenvolvimento de infraestrutura resiliente.

Embora a subcláusula 12.1.7 da Minuta do Contrato inclua as ações de desenvolvimento de infraestrutura resiliente entre as finalidades dos Recursos Vinculados, a interpretação sistemática da modelagem econômico-financeira, da referida Portaria e das disposições contratuais conduz ao entendimento de que o percentual destinado à resiliência climática constitui alocação específica, adicional ao percentual de 1% destinado aos Recursos Vinculados previstos na subcláusula 12.3(ii).

16. ANEXO 15 (ITEM 2.5); PER VOLUME II (TABELAS 57 E 58) — ANEXO 15 (ITEM 2.5); PER VOLUME II (TABELAS 57 E 58); MECANISMO DE COMPARTILHAMENTO DE RISCO DE PREÇO DE INSUMO

O Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo só opera em favor da Concessionária após a conclusão de 90% das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias. Obras convertidas em condicionadas a gatilho volumétrico não atingido são consideradas concluídas ou excluídas da base de cálculo dos 90%? O mesmo critério vale para a redução da Garantia de Execução (Anexo 3/4, item 2.1) e para a Reclassificação Tarifária (cl. 19.3.4)?

RESPOSTA:

As obras de ampliação de capacidade condicionadas ao atingimento de Gatilho Volumétrico, cuja execução ainda não tenha sido autorizada pela ANTT, não devem ser consideradas como obras não concluídas para fins de aferição dos percentuais previstos no item 2.5 do Anexo 15 e nos itens 2.1 dos Anexos 3 e 4.

Isso porque, nos termos das subcláusulas 8.5.1 e 8.5.3 do Contrato, a execução dessas obras depende do atingimento do Gatilho Volumétrico e da correspondente autorização da ANTT, momento a partir do qual se constitui a obrigação contratual de executá-las.

Desse modo, enquanto não implementadas as condições de exigibilidade, tais obras devem ser excluídas da base de cálculo dos percentuais de conclusão, sem que isso implique considerá-las efetivamente concluídas ou dispensar sua execução futura, caso atingido o gatilho e autorizada sua realização.

Quanto à Reclassificação Tarifária, a subcláusula 19.3.4 estabelece critério específico de aferição, limitado às obras que compõem o item de reclassificação correspondente no Trecho Homogêneo avaliado. Assim, obras condicionadas a Gatilho Volumétrico que não integrem o respectivo item de reclassificação não compõem a base de cálculo do percentual de 90% previsto nessa subcláusula.

17. RELATÓRIO CONSOLIDADO (ITENS 6.4 E 6.5) — RELATÓRIO CONSOLIDADO (ITENS 6.4 E 6.5)

O Relatório Consolidado informa que o custo médio ponderado de capital real de 11,07% foi definido pelo Ministério dos Transportes e pela ANTT. Solicita-se a memória de cálculo (estrutura de capital, custo de capital próprio e de terceiros, prêmios de risco, data-base das séries) e a indicação de se a taxa foi atualizada para as condições de mercado de 2026.

RESPOSTA:

A apuração do CMPC regulatório observa as Resoluções ANTT nº 6.002/2022, 6.003/2022 e 6.004/2022, com as alterações da Resolução nº 6.048/2024, considerando a data-base do projeto de janeiro de 2025 e os parâmetros aplicáveis de classificação de risco, spread e Benchmark trimestral, conforme expresso na modelagem econômico-financeira.

18. ITEM 2.5.1; RELATÓRIO CONSOLIDADO (ITEM 6.3); TOMO IIB (FIGURA 2-4); ANEXO 14 (TABELA 1) — ANEXO 14 (TABELA 1); PNCT-DNIT

As séries do PNCT-DNIT nos segmentos do Sistema Rodoviário indicam crescimento aproximadamente linear do tráfego. A projeção que embasa a TBP e os VEQ de referência do Anexo 14 apresenta, ao contrário, crescimento progressivo. Solicita-se a série do PNCT-DNIT utilizada, por posto e por ano, e a justificativa técnica da divergência. Pede-se também a decomposição do crescimento projetado entre a evolução natural, associada ao PIB, e os desvios e captações de tráfego, com as elasticidades adotadas.

RESPOSTA:

Todas as bases e metodologias utilizadas na projeção se encontram nos relatórios e anexos do Produto Volume IIa – Estudo de Demanda, incluindo as curvas de PIB, as fugas e captações de tráfego, as elasticidades, elementos que justificam a divergência em relação ao PNCT.

Os conjuntos de dados do PNCT considerados constam também no Tomo IIa.

Cabe ainda lembrar que as projeções de tráfego foram realizadas e obtidas para fins exclusivos de precificação da concessão e não possuem caráter vinculativo, conforme cláusula 2.5.1 do Edital.

PROTOCOLO: 50500.060007/2026-65

Recebido em 07 de outubro de 2026 - 19:42:00

1. EDITAL: ITENS 8.9 E 11.3.X CONTRATO: CLÁUSULA 22.3.2 — EDITAL: ITENS 8.9 E 11.3.X CONTRATO: CLÁUSULA 22.3.2

De acordo com o Edital: "8.9. A Garantia da Proposta poderá ser executada nas hipóteses de inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão, mediante notificação, pela ANTT, às Proponentes inadimplentes e às respectivas seguradoras, assegurado o direito ao contraditório e ampla defesa, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital ou na Legislação, incluindo, mas não se limitando às seguintes hipóteses: I. não apresentação ou apresentação da Proposta Econômica Escrita que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital;

11.3 A Proposta Econômica Escrita deverá considerar as seguintes premissas: (...) X. a legislação vigente na data da Proposta Econômica Escrita, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais."

A Minuta do Contrato de Concessão, por sua vez, dispõe que: "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."

Diante disso, entendemos que alterações na legislação tributária, inclusive decorrentes do processo de regulamentação da Reforma Tributária ainda em curso, serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro pelas formas

previstas na Minuta do Contrato de Concessão, observada a exceção da legislação referente ao imposto sobre a renda, constante da Cl. 22.3.2. Está correto o entendimento?

A ANTT firmou os seguintes entendimentos sobre a questão em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG (Rota dos Cristais), da BR-262/MG (Rota do Zebu) e da BR040/495/MG/RJ (JF-RIO), conforme abaixo:

"O Edital fixa, dentre as premissas a serem consideradas pelos licitantes para elaboração da Proposta Econômica Escrita, o seguinte: "a legislação vigente na data da Proposta Econômica Escrita, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais.

A Minuta do Contrato de Concessão, por sua vez, dispõe que: "O Poder Concedente assume a responsabilidade pelos riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, desde que seu impacto direto na Concessão seja comprovado, com exceção da legislação referente ao imposto sobre a renda." Diante disso, considerando as atuais discussões da Reforma Tributária no âmbito do Congresso Nacional, entendemos que alterações na legislação tributária que impactem os tributos incidentes sobre as receitas com comprovado impacto à Concessão serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro pelas formas previstas na Minuta do Contrato de Concessão. Está correto o entendimento?

Sobre o tema, recentemente no âmbito do projeto da BR040/GO/MG Rota dos Cristais a ANTT firmou o seguinte entendimento em Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos:

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

Resposta: Conforme dispõe a subcláusula 22.2 da minuta de Contrato, o Poder Concedente é responsável pelos riscos relacionados a alterações na legislação e regulamentação ou a superveniência de jurisprudência vinculante, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-

financeira da Concessão, excetuada a legislação de imposto sobre a renda. No tocante aos questionamentos apresentados, esclarece-se que:

a) Sim, está correto o entendimento. b) O entendimento está parcialmente correto. A forma e o momento de implementação de reequilíbrio deverão ser analisados diante do caso concreto, para que os mecanismos adotados sejam apropriados aos impactos. Nos termos do Contrato de Concessão, poderão ser realizados reequilíbrios a posteriori, diante da materialização do risco elencado na subcláusula 22.2.4, assim como poderá ser realizado ajuste contratual amplo para comportar os impactos vindouros das alterações legais, ou ainda uma combinação de ambas as soluções e outras medidas regulatórias. c) A materialização do risco relativo à subcláusula 22.2.4 deverá ter os seus efeitos demonstrados com a devida aplicação de recursos nos objetos afetados à execução contratual (custos e investimentos), caso ocorram. Eventual recomposição de reequilíbrio do risco em questão deverá ser tratada diante do caso concreto, considerando os impactos e a materialização dos riscos sobre os custos e investimentos. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, se devida, ocorrerá mediante um ou mais mecanismos admitidos no Contrato de Concessão, a critério da ANTT, conforme admite a legislação aplicável e o regramento contratual." (Protocolo nº 50505.049327/2024-52, item 29, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024)

Resposta: Sim, está correto o entendimento. Conforme dispõe a subcláusula 22.2 da minuta de Contrato, o Poder Concedente é responsável pelos riscos relacionados a alterações na legislação e regulamentação ou a superveniência de jurisprudência vinculante, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação de imposto sobre a renda." (Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Item 8, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; Protocolo nº 50500. 176019/2024-49, Item 1; Protocolo nº 50500.176022/2024- 18, Item 2, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão n° 05/2024)

"Considerando que o presente edital foi modelado - a tarifa máxima do presente leilão determinada -previamente à Lei Complementar 214, e tendo em vista a incompletude da regulamentação da reforma tributária prevista na Emenda Constitucional 132, solicitamos confirmar o entendimento de que os impactos diretos da Concessão decorrentes da reforma tributária prevista na EC 132 são considerados como risco do Poder Concedente.

Resposta: A regra indicada na cláusula 21.3.2 da minuta de contrato é válida para a reforma tributária em discussão ou qualquer outra alteração na legislação tributária, obedecido o regramento estabelecido no item 10.3 do Edital" (Protocolo nº 50505.011415/2025-62, Item 2, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão n° 01/2025).

RESPOSTA:

Conforme previsão do art. 134 da Lei 14.133/2021, a alteração, criação ou extinção de tributos (exceto de imposto de renda) só configuram eventos aptos a ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do contrato quando ocorram após a apresentação da proposta, devendo ainda haver o comprovado impacto à concessão (cláusula 22.3.2 do contrato).

2. ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 3, TABELA I.A — ANEXO 5 DO EDITAL

O Anexo 5 do Edital dispõe que as Proponentes deverão apresentar: "ato constitutivo e estatuto social/contrato social da Proponente pessoa jurídica, conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou cartório competente. Caso a última alteração do estatuto social/contrato social não consolide as disposições do estatuto social/contrato social em vigor, deverão também ser apresentadas as alterações anteriores que contenham tais disposições".

Entendemos que é exigida apenas a apresentação do estatuto social/contrato social em vigor (consolidado ou acompanhado das alterações posteriores), não sendo exigido, simultaneamente, o ato constitutivo da Proponente. Está correto o entendimento?

Reforçamos que a ANTT já confirmou o entendimento em respostas a esclarecimentos apresentados no âmbito de diversos projetos, tais como nas licitações referentes à BR-277/373/376/476 e PR- 418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023 – Esclarecimento nº 14 do Protocolo 50500.183301/2023-00); BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº

03/2022 - Esclarecimento nº 18 do Protocolo 50500.089065/2022-66); BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 25 do Protocolo 50500.025006/2022-41); BR040/MG (BH-JF) (Edital de Concessão nº 04/2024 – Esclarecimento nº 16 do Protocolo 50500.028222/2024-65); BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais (Edital de Concessão nº 02/2024 - Esclarecimento nº 13 do Protocolo 50505.048945/2024- 85); BR-381/MG (Item 13, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Edital de Concessão nº 01/2024) e Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (Item 38, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

3. EDITAL: ITEM 17.3, III ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 10, TABELA VIII.E E F — ITEM 17.3 DO EDITAL; ANEXO 5 DO EDITAL

De acordo com o Item 17.3 do Edital: "Em até 40 (quarenta) dias corridos após a publicação do ato de homologação, como condição para a assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT: (...) estatuto social da SPE, que não deverá conter disposições que sejam contrárias a este Edital e à minuta do Contrato e seus respectivos Anexos"

Por sua vez, Anexo 5 prevê, como condição de qualificação: "10. A Proponente deverá apresentar, ainda, os seguintes documentos: (...) E. 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. F. Minuta de eventuais acordos entre os futuros acionistas da SPE."

Em vista disso, favor confirmar o entendimento de que as minutas do Estatuto Social da SPE e de eventuais acordos entre os acionistas que deverão integrar a documentação de qualificação da Proponente devem contemplar as principais disposições dos documentos em caráter preliminar, referencial e não vinculante, sem prejuízo de modificações posteriores que se mostrarem necessárias à finalização da versão definitiva dos respectivos documentos. Está correto o entendimento?

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 04/2023, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 02/2024, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 05/2024 e na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 01/2025, conforme abaixo:

"O Item 16.3 do Edital estabelece os documentos que deverão ser apresentados pela Adjudicatária à ANTT após a publicação do Ato de Homologação, em especial a minuta do Estatuto Social da SPE (Item III). No entanto, a tabela do Item 12 do Anexo 5 (Documentos de Qualificação) prevê, na alínea E, que a proponente deverá apresentar, entre outros documentos, a minuta do estatuto social da SPE. Solicitamos a confirmação do entendimento de que a minuta do Estatuto Social da SPE a integrar a documentação de qualificação da Proponente deve contemplar as principais disposições do Estatuto Social da futura SPE em caráter preliminar, sem prejuízo de modificações posteriores que se mostrarem necessárias à finalização da versão definitiva do documento, que será apresentado pela Adjudicatária à ANTT como condição para assinatura do Contrato nos termos do Item 16.3, II e III, do Edital. Salienta-se que, na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital de Concessão nº 04/2023, em resposta ao Protocolo nº 50500.025379/2024-83, pergunta nº 8, a Comissão de Outorga confirmou este entendimento. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto." (Item 5, Protocolo nº 50505.049327/2024-52, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024). O mesmo entendimento foi reiterado no Item 41, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024, bem como no Item 42, Protocolo 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto

4. EDITAL: ITEM 10.1.6 — EDITAL: ITEM 10.1.6

De acordo com o Edital: "10.1.6 No caso de a Proponente ter 2 (dois) Representantes Credenciados com poderes de representação isolada, sem ordem de nomeação, as declarações e documentos previstos neste Edital poderão ser assinados por apenas um deles."

Entendemos que a possibilidade de assinatura por apenas um dos Representantes Credenciados, conforme item 10.1.6 do Edital, será aplicável, também, à assinatura do Contrato de Intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente, caso a Proponente opte por ser representada pela Corretora Credenciada. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais e nos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Veja-se:

"Entendemos que, caso a Proponente possua dois Representantes Credenciados com poderes de representação individual, a assinatura de apenas um deles será suficiente para todas as declarações e documentos mencionados no Edital, inclusive o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Se a Proponente possuir dois Representantes Credenciados com poderes de representação isolada, a assinatura de apenas um Representante Credenciado será suficiente para todas as declarações e documentos referidos no Edital, incluindo o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente." (Item 7, Protocolo nº 50505.049402/2024-85, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024). O mesmo entendimento foi reiterado no Item 42, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024 e no Item 43, Protocolo 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Se a Proponente possuir dois Representantes Credenciados com poderes de representação isolada, a assinatura de apenas um Representante Credenciado será suficiente para todas as declarações e documentos referidos no Edital, incluindo o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente.

5. EDITAL: ITEM 8 — EDITAL: ITEM 8 - GARANTIA DA PROPOSTA

Em relação à forma de apresentação da Garantia da Proposta, entendemos que, para a modalidade de seguro-garantia, a comprovação dos poderes dos signatários poderá ser feita por meio da apresentação da "Certidão de Administradores" e da "Certidão da Seguradora", ambas expedidas pela SUSEP, dispensando-se a apresentação de qualquer outro documento societário da seguradora. Está correto o entendimento?

Para referência, nas licitações referentes à BR-040/495/MG/RJ (JFRIO); BR- 277/373/376/476 PR418/423/427 (Edital de Concessão nº 01/2023), BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2022), BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022), BR040/MG (BHJF) (Edital de Concessão nº 04/2024) BR381/MG (Item 6, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024) e Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná (Item 49 Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, esclareceu que: "no caso de impossibilidade de ocorrer o cadastro na B3 em tempo hábil, será admitido alternativamente (i) apresentar Certidão dos Administradores, emitida pela SUSEP, no caso de seguro-garantia; ou (ii) apresentar comprovação dos representantes legais, emitida no site do Banco Central, conforme o caso. Os documentos poderão constar no envelope de Garantia da Proposta e/ou ser enviados por e-mail, em possuindo certificação digital, conforme o caso".

RESPOSTA:

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

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

6. ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 7.1 — ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 7.1; ITEM 13 DO ANEXO 5

De acordo com o item 7.1 do Anexo 5 do Edital: a "A Proponente deverá comprovar, por meio do balanço patrimonial indicado no item B da Tabela V acima, que, na data estabelecida para a entrega dos envelopes prevista no Edital, possui patrimônio líquido de, no mínimo, R$ 418.132.771,08 (quatrocentos e dezoito milhões, cento e trinta e dois mil, setecentos e setenta e um reais e oito centavos), na data-base de janeiro de 2025, atualizado pelo IPCA, com base na fórmula prevista no item 1.5.1 do Edital, considerando como evento específico o 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."

Em licitações como a prevista pelo Edital, é comum que operadores e investidores do setor formem parcerias estratégicas como meio necessário para fazer frente à complexidade operacional, à expertise necessária e ao grande vulto de investimentos a serem realizados no âmbito do projeto.

Para tanto, são constituídos veículos de investimento, com natureza de empresa holding (ou seja, não operacional), para fins de formalização da parceria, cujo objeto social é a participação, como sócia ou acionista, em sociedades de propósito específico que atuem em novos projetos de infraestrutura do setor rodoviário. Na prática, o veículo de investimento formaliza, do ponto de vista societário, a parceria estratégica, sendo ele o efetivo licitante nas licitações de concessões rodoviárias, e os parceiros estratégicos os seus acionistas diretos.

O patrimônio líquido do veículo de investimento vai sendo aumentado de maneira gradual, à medida que este vai vencendo licitações, tornando-se acionista de SPEs concessionárias e se consolidando efetivamente como plataforma de investimentos em concessões rodoviárias.

Consideremos, exemplificativamente, que, após formada uma parceria entre operadores e investidores, é criado um veículo de investimento voltado à participação em projetos de infraestrutura rodoviária, sob a forma de sociedade holding (não operacional). Para que tenha condições de comprovar o patrimônio líquido mínimo exigido pelo edital, é necessário um permissivo para que possa utilizar os documentos econômico-financeiros de seus acionistas (operador e investidor). Tal permissivo em nada compromete a idoneidade econômico-financeira do veículo, uma vez que os recursos que serão utilizados no âmbito da concessão – por exemplo, para fins de composição da estrutura de capital da SPE, de aporte de capital social mínimo, etc. – advirão destes acionistas, e não do veículo em si. Tanto é assim, que essa d. ANTT já autorizou em outras oportunidades a comprovação de patrimônio líquido mínimo a partir da documentação do(s) acionista(s) da Proponente, como é o caso dos projetos da BR-381/MG, Rota do Zebu e Lotes 1, 2, 3 e 6 de Rodovias do Paraná.

Consideremos agora, exemplificativamente, que o mesmo veículo de investimento, após se sagrar vencedor de uma licitação de concessão rodoviária, pretenda participar da licitação objeto do presente Edital. Em que pese atender a todas as demais condições de qualificação previstas no Edital, o veículo de investimento, justamente por ser uma plataforma de investimentos em processo de consolidação, não atende ainda ao requisito de patrimônio líquido mínimo exigido no item 7.1 do Anexo 5 do Edital.

Entendemos que em casos como o relatado, em benefício da competitividade do certame e diante da inexistência de riscos ou prejuízos ao Poder Concedente, o requisito de patrimônio líquido mínimo do veículo de investimento Proponente (com natureza de holding) poderá ser atendido também por meio da comprovação do patrimônio líquido de seus acionistas, com a apresentação de documentação em nome dos acionistas, em conformidade com todos os

requisitos do Anexo 5 do Edital, desde que se trate de um veículo societário cujo objeto social seja, especificamente, participar de projetos do setor de rodovias como acionista ou sócia de sociedades de propósito específico.

Note-se que tal permissivo não compromete, em nenhuma medida, o cumprimento das exigências de subscrição e integralização de capital social mínimo na futura SPE a ser criada para o projeto objeto do Edital, tampouco das suas obrigações de investimento, conservação e manutenção da concessão, já que o patrimônio líquido mínimo exigido pelo Edital permanecerá integralmente comprovado pelos acionistas da licitante. No mais, caso o veículo Proponente possua dois ou mais acionistas, a referida comprovação de patrimônio líquido deverá observar a regra de proporcionalidade aplicável a Consórcio, nos termos do item

13 do Anexo 5, tomando-se como base o percentual de participação de cada acionista no capital social da Proponente. Estão corretos os entendimentos?

Reforçamos que a ANTT já confirmou tais entendimentos em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-060/364/GO/MT - CN2 (Rota Agro) - Edital de Concessão nº 02/2025, conforme abaixo:

"De acordo com o item 7 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$ 341.460.000,00 (trezentos e quarenta e um milhões e quatrocentos e sessenta mil reais, na data-base de julho de 2024, atualizado pelo IPCA, com base na sua variação entre novembro de 2022 e dois meses antes do mês previsto no cronograma para a Data de Recebimento dos Envelopes observadas as regras específicas dos itens 7.1 e 7.2 abaixo para entidades abertas ou fechadas de previdência complementar e fundos de investimento, respectivamente". Em licitações como a prevista pelo Edital, é comum que operadores e investidores do setor formem parcerias estratégicas como meio necessário para fazer frente à complexidade operacional, à expertise necessária e ao grande vulto de investimentos a serem realizados no âmbito do projeto. Para tanto, são constituídos veículos de investimento, com natureza de empresa holding (ou seja, não operacional), para fins de formalização da parceria, cujo objeto social é a participação, como sócia ou acionista, em sociedades de propósito específico que atuem em novos projetos de infraestrutura do setor rodoviário. Na prática, o veículo de investimento formaliza, do ponto de vista societário, a parceria estratégica, sendo ele o efetivo licitante nas licitações de concessões rodoviárias, e os parceiros estratégicos os seus acionistas diretos. O patrimônio líquido do veículo de investimento vai sendo aumentado de maneira gradual, à medida que este vai vencendo licitações, tornando-se acionista de SPEs concessionárias e se consolidando efetivamente como plataforma de investimentos em concessões rodoviárias. Consideremos, exemplificativamente, que, após formada uma parceria entre operadores e investidores, é criado um veículo de investimento voltado à participação em projetos de infraestrutura rodoviária, sob a forma de sociedade holding (não operacional). Para que tenha condições de comprovar o patrimônio líquido mínimo exigido pelo edital, é necessário um permissivo para que possa utilizar os documentos econômico-financeiros de seus acionistas (operador e investidor). Tal permissivo em nada compromete a idoneidade econômico-financeira do veículo, uma vez que os recursos que serão utilizados no âmbito da concessão – por exemplo, para fins de composição da estrutura de capital da SPE, de aporte de capital social mínimo, etc. – advirão destes acionistas, e não do veículo em si. Tanto é assim, que essa d. ANTT já autorizou em outras oportunidades a comprovação de patrimônio líquido mínimo a partir da documentação do(s) acionista(s) da Proponente, como é o caso dos projetos da BR381/MG, Rota do Zebu e Lotes 1, 2, 3 e 6 de Rodovias do Paraná. Consideremos agora, exemplificativamente, que o mesmo veículo de investimento, após se sagrar vencedor de uma licitação de concessão rodoviária, pretenda participar da licitação objeto do presente Edital. Em que pese atender a todas as demais condições de qualificação previstas no Edital, o veículo de investimento, justamente por ser uma plataforma de investimentos em processo de consolidação, não atende ainda ao requisito de patrimônio líquido mínimo exigido no item 7 do Anexo 5 do Edital. Entendemos que em casos como o relatado, em benefício da competitividade do certame e diante da inexistência de riscos ou prejuízos ao Poder Concedente, o requisito de patrimônio líquido mínimo do veículo de investimento Proponente (com natureza de holding) poderá ser atendido também por meio da comprovação do patrimônio líquido de seus acionistas, com a apresentação de documentação em nome dos acionistas, em conformidade com todos os requisitos do Anexo 5 do Edital, desde que se trate de um veículo societário cujo objeto social seja, especificamente, participar de projetos do setor de rodovias como acionista ou sócia de sociedades de propósito específico. Note-se que tal permissivo não compromete, em nenhuma

medida, o cumprimento das exigências de subscrição e integralização de capital social mínimo na futura SPE a ser criada para o projeto objeto do Edital, tampouco das suas obrigações de investimento, conservação e manutenção da concessão, já que o patrimônio líquido mínimo exigido pelo Edital permanecerá integralmente comprovado pelos acionistas da licitante. No mais, caso o veículo Proponente possua dois ou mais acionistas, a referida comprovação de patrimônio líquido deverá observar a regra de proporcionalidade aplicável a Consórcio, nos termos do item 13 do Anexo 5, tomando-se como base o percentual de participação de cada acionista no capital social da Proponente. Estão corretos os entendimentos? Reforçamos que a ANTT já autorizou em outras oportunidades a comprovação de patrimônio líquido mínimo a partir da documentação do(s) acionista(s) da Proponente, como é o caso dos projetos da BR-381/MG, Rota do Zebu e Lotes 1, 2, 3 e 6 de Rodovias do Paraná, sendo necessário, nesse momento, confirmar o entendimento de que a comprovação do requisito de patrimônio líquido mínimo por veículos societários com natureza de empresa holding, cujo objeto social seja, especificamente, participar de projetos do setor de rodovias como acionista ou sócia de sociedades de propósito específico, poderá ser feita por meio de comprovação do patrimônio líquido do(s) acionistas, independentemente de o veículo ter sido constituído com o fim específico de participar na presente licitação, bastando que tenha sido constituído com o objeto social de deter participações societárias em sociedades de propósito específico de projetos de infraestrutura rodoviária.

Resposta: O entendimento está correto. A comprovação do patrimônio líquido mínimo do item 7 do Anexo 5, por meio da documentação dos acionistas da Proponente, embora não expressamente prevista no Edital, pode ser admitida para sociedade empresária constituída para participar de projetos rodoviários como acionista de sociedades de propósito específico, desde que atendidas as demais exigências do Anexo 5." (Protocolo 50500.029190/2025-41, item 1, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital nº 02/2025).

RESPOSTA:

O entendimento está correto. A comprovação do patrimônio líquido mínimo previsto no item 7.1 do Anexo 5 do Edital, por meio da documentação dos acionistas da Proponente, embora não expressamente prevista no Edital, pode ser admitida para sociedade empresária constituída para participar de projetos rodoviários como acionista de sociedades de propósito específico, desde que atendidas as demais exigências do Anexo 5.

7. EDITAL: PARTE II – DEFINIÇÕES, XLI ITENS 6.1, 6.11, 6.12, 7 E 15.1 ANEXO 21 DO EDITAL — EDITAL: ITENS 6.1, 6.11, 6.12, 7 E 15.1; ANEXO 21 DO EDITAL

De acordo com o Edital: "6.1. A Garantia da Proposta e a Proposta Econômica Escrita deverão ser (i) entregues na Data para Recebimento dos Envelopes prevista no Anexo 22 na Plataforma de Leilões da B3:

I. VOLUME 1 – GARANTIA DA PROPOSTA

II. VOLUME 2 - PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA

6.2. Os Documentos de Qualificação deverão ser entregues apenas pela Proponente vencedora, na data prevista no Anexo 22 por meio da Plataforma de Leilões da B3."

Ainda, o Manual de Procedimentos do Leilão, ao trazer em seu Anexo C as instruções para navegação da referida Plataforma, dispõe que: "10. Na tela Documentos Anexos, preencha os campos e clique em anexar. Obs.: os arquivos serão enviados à B3 apenas ao clicar em "Confirmar", enquanto isso é possível adicionar e remover arquivos. (...)

11. O usuário deverá realizar o upload dos documentos e, em seguida, acionar o comando "Confirmar" para salvar o envio. Antes de clicar no botão "Confirmar" os uploads aparecem como "Pendente de envio". Os uploads salvos aparecem com a situação como "Enviado para B3".

12. O usuário poderá substituir, excluir ou acrescentar documentos contanto que dentro do prazo estipulado no edital. Ao final do prazo o sistema bloqueará novas alterações e validará exclusivamente os documentos que tenham sido inseridos e confirmados até aquele momento. Os documentos inseridos no sistema, mas não confirmados até o momento de seu fechamento, não serão considerados entregues.

13. Somente serão considerados documentos efetivamente enviados aqueles que, simultaneamente, tenham sido: (i) devidamente inseridos no sistema (realizado o upload); (ii) enviados para B3 pelo usuário por meio do comando "Confirmar"; e (iii) identificados corretamente em relação ao Envelope que pertencem."

Em vista do exposto e para que os interessados possam ter clareza quanto à higidez da Plataforma de Leilões da B3 e à garantia de confidencialidade dos documentos disponibilizados na forma do Edital, favor confirmar os entendimentos:

1 - Na hipótese em que um interessado, regularmente cadastrado, realize o upload de documento, mas não acione o comando "Confirmar" e/ou opte por substituir ou excluir o documento dentro do prazo estipulado no Edital, referido documento não será de qualquer forma considerado entregue para quaisquer fins do Edital, não produzirá qualquer efeito jurídico e não permanecerá armazenado, retido ou acessível à B3, ao Poder Concedente ou a quaisquer terceiros, sendo assegurados o seu descarte integral e a preservação da confidencialidade das informações nele contidas. Está correto o entendimento?

2 – A ANTT, na qualidade de entidade responsável pela condução e supervisão da provisão das informações no âmbito do Edital, assegurará que a Plataforma de Leilões da B3 observe padrões adequados de segurança da informação, rastreabilidade, sigilo, integridade e confidencialidade dos dados, garantindo que os documentos e informações estratégicas dos interessados permaneçam protegidos contra quaisquer acessos indevidos, de modo a conferir a necessária segurança jurídica ao certame. Está correto o entendimento?

Reforçamos que a ANTT já confirmou os entendimentos em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-116/SP/PR (Régis Bittencourt) – Edital de Processo Competitivo nº 01/2026, conforme abaixo:

"O Edital prevê que a "entrega das propostas e dos demais documentos necessários à participação no PROCESSO COMPETITIVO, salvo disposição em contrário prevista neste EDITAL, será realizada exclusivamente por meio da PLATAFORMA DE LEILÕES DA B3, nas datas estabelecidas no CRONOGRAMA". Ainda, o Manual de Procedimentos da B3, ao trazer em seu Anexo D as instruções para navegação da referida Plataforma, dispõe que: "10. Na tela Documentos Anexos, preencha os campos e clique em anexar. Obs.: os arquivos serão enviados à B3 apenas ao clicar em "Confirmar", enquanto isso é possível adicionar e remover arquivos.(...) 11. O usuário deverá realizar o upload dos documentos e, em seguida, acionar o comando "Confirmar" para salvar o envio. Antes de clicar no botão "Confirmar" os uploads aparecem como "Pendente de envio". Os uploads salvos aparecem com a situação como "Enviado para B3". 12. O usuário poderá substituir, excluir ou acrescentar documentos contanto que dentro do prazo estipulado no edital. Ao final do prazo o sistema bloqueará novas alterações e validará exclusivamente os documentos que tenham sido inseridos e confirmados até aquele momento. Os documentos inseridos no sistema, mas não confirmados até o momento de seu fechamento, não serão considerados entregues.

13. Somente serão considerados documentos efetivamente enviados aqueles que, simultaneamente, tenham sido: (i) devidamente inseridos no sistema (realizado o upload); (ii) enviados para B3 pelo usuário por meio do comando "Confirmar"; e (iii) identificados corretamente em relação ao Envelope que pertencem." Em vista do exposto e para que os interessados possam ter clareza quanto à higidez da Plataforma de Leilões da B3 e à garantia de confidencialidade dos documentos disponibilizados na forma do Edital, favor confirmar os entendimentos: 1 - Na hipótese em que um interessado, regularmente cadastrado, realize o upload de documento, mas não acione o comando "Confirmar" e/ou opte por substituir ou excluir o documento dentro do prazo estipulado no Edital, referido documento não será de qualquer forma considerado entregue para quaisquer fins do Processo Competitivo, não produzirá qualquer efeito jurídico e não permanecerá armazenado, retido ou acessível à B3, ao Poder Concedente ou a quaisquer terceiros, sendo assegurados o seu descarte integral e a preservação da confidencialidade das informações nele contidas. 2 – A ANTT, na qualidade de entidade responsável pela condução e supervisão da provisão das informações no âmbito do Processo Competitivo, conforme item 4.96 do Termo de Autocomposição, assegurará que a Plataforma de Leilões da B3 observe padrões adequados de segurança da informação, rastreabilidade, sigilo, integridade e confidencialidade dos dados, garantindo que os documentos e informações estratégicas dos interessados permaneçam protegidos contra quaisquer acessos indevidos, de modo a conferir a necessária segurança jurídica ao certame. Está correto o entendimento?

RESPOSTA: O entendimento está correto para ambos os esclarecimentos solicitados. Na hipótese de algum proponente não concluir o processo de efetiva entrega dos documentos conforme descrito no Edital e no Manual de Procedimentos, os documentos serão considerados como não entregues e o Proponente não prosseguirá no certame, sem qualquer efeito. A ANTT pode, a qualquer tempo, solicitar esclarecimentos e se certificar da integridade, sigilo, segurança da informação e rastreabilidade dos atos praticados eletronicamente." (Protocolo 50500.034342/2026-16, item 2, Ata de Respostas, Edital de Processo Competitivo nº 01/2026).

RESPOSTA:

O entendimento está correto para ambos os esclarecimentos solicitados. Na hipótese de algum proponente não concluir o processo de efetiva entrega dos documentos conforme descrito no Edital e no Manual de Procedimentos, os documentos serão considerados como não entregues e o Proponente não prosseguirá no certame, sem qualquer efeito. A ANTT poderá, a qualquer tempo, solicitar esclarecimentos e se certificar da integridade, sigilo, segurança da informação e rastreabilidade dos atos praticados eletronicamente.

8. EDITAL: ITEM 6.10 — EDITAL: ITEM 6.10 - PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA

Entendemos que todos os documentos exigidos pelo Edital, incluindo declarações, procurações, Proposta Econômica Escrita e demais documentos, serão considerados válidos, para fins de atendimento aos requisitos estabelecidos pelo Edital, caso tenham sido assinados de forma eletrônica, mediante certificado digital emitido em âmbito da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil), conforme previsto no art. 12, §2º da Lei Federal nº 14.133/2021. Está correto o entendimento?

Reforçamos que a ANTT já confirmou o entendimento em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-060/364/GO/MT - CN2 (Rota Agro) - Edital de Concessão nº 02/2025, conforme abaixo:

"Entendemos que, a exemplo do previsto no item 7.4, "I", do Edital, serão admitidos documentos apresentados pelas Proponentes (por exemplo, procurações internas para representantes credenciados, atos societários, contratos etc.) que tenham sido assinados eletronicamente, mediante certificação digital. Em resposta a pedido de esclarecimento referente ao Edital de Concessão 04/2023 (BR-040), a ANTT confirmou este entendimento. Favor confirmar este entendimento.

Resposta: Sim, o entendimento está correto. É permitida a assinatura eletrônica, mediante certificado digital em linha com a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil), conforme previsto pela Lei Federal nº 14.063/2020. Cumpre ressaltar a necessidade de o documento conter meios hábeis de verificação da autenticidade da assinatura eletrônica. Caso o documento não possua tais meios de verificação, faculta-se a proponente adicionar o nato-digital no pen drive, sem prejuízo da apresentação da cópia fiel do volume impresso, conforme exigido no item 6.1.1 do Edital." (Protocolo 50505.030936/2025-19, item 1, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital nº 02/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. É permitida a assinatura eletrônica, mediante certificado digital em linha com a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil), conforme previsto pela Lei Federal nº 14.063/2020. Cumpre ressaltar a necessidade de o documento conter meios hábeis de verificação da autenticidade da assinatura eletrônica. Caso o documento não possua tais meios de verificação, faculta-se a proponente adicionar o nato-digital no pen drive, sem prejuízo da apresentação da cópia fiel do volume impresso, conforme exigido no item 6.1.1 do Edital.

9. EDITAL: ITEM 11.4 — EDITAL: ITEM 11.4 - PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA

De acordo com o Edital: "11.4. A Proposta Econômica Escrita deverá ser válida por 1 (um) ano, contado da Data para Recebimento dos Envelopes, e neste período, todas as suas condições deverão ser mantidas. A Comissão de Outorga, a seu critério, poderá solicitar das Proponentes a prorrogação da validade da Proposta Econômica Escrita no caso de a licitação perdurar por mais de um ano."

Entendemos que, no caso de necessidade de prorrogação da validade da Proposta Econômica Escrita, a referida prorrogação está condicionada à expressa manifestação de vontade e concordância da Licitante. Está correto o entendimento?

Reforçamos que a ANTT já confirmou o entendimento em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-060/364/GO/MT - CN2 (Rota Agro) - Edital de Concessão nº 02/2025, conforme abaixo:

"O item 10.4 do Edital estabelece que a Proposta Econômica deverá ser válida por 1 ano contado da Data para Recebimento dos Envelopes, podendo ser prorrogada por igual período mediante solicitação da Comissão de Outorga, devendo, neste período, serem mantidas todas as suas condições. Entendemos, no entanto, que referida prorrogação está condicionada à expressa manifestação de vontade e concordância da Licitante. Favor confirmar nosso entendimento.

Resposta: Sim, o entendimento está correto." (Protocolo 50505.030936/2025-19, item 7, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital nº 02/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

10. EDITAL: ITENS 8.9.VI E 15.3.2 — EDITAL: ITENS 8.9.VI E 15.3.2; GARANTIA DA PROPOSTA

De acordo com o Edital: "8.9. A Garantia da Proposta poderá ser executada nas hipóteses de inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão, mediante notificação, pela ANTT, às Proponentes inadimplentes e às respectivas seguradoras, assegurado o direito ao contraditório e ampla defesa, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital ou na Legislação, incluindo, mas não se limitando às seguintes hipóteses: (...) inabilitação ou desclassificação da Proponente, caso seja verificado fraude nos Documentos de Qualificação, conforme disposto no subitem 15.3.2.

15.3. A inabilitação da Proponente que tenha sido considerada vencedora implicará: (...)15.3.2. em fixação de multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta e na execução integral da sua Garantia da Proposta, na hipótese do subitem 8.9.VI."

Entendemos que haverá a fixação de multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta e a execução integral da sua Garantia de Proposta apenas caso a inabilitação decorra de deliberada fraude nos Documentos de Qualificação, uma vez que seria desproporcional aplicar multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta, além de sua execução integral, em situações em que não foi comprovada a intenção deliberada da licitante de fraudar os documentos da licitação. Além disso, a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça é clara ao afirmar que a imposição de sanções não deve ser automática em casos de desclassificação de licitantes, conforme o Recurso Ordinário em Mandado de Segurança nº 23.088/PR. Diante desses pontos, solicitamos a confirmação de que a multa prevista no Item 15.3.2 será aplicada exclusivamente em casos que envolvam comprovada fraude por parte das licitantes. Está correto o entendimento?

Reforçamos que a ANTT já confirmou o entendimento em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-060/364/GO/MT - CN2 (Rota Agro) - Edital de Concessão nº 02/2025, conforme abaixo:

"Resposta: Sim, o entendimento está correto, o disposto no item 14.3.2 da minuta do edital trata da fixação de multa na hipótese de inabilitação ou desclassificação da proponente, desde que verificada a ocorrência de fraude." (Protocolo nº 50505.030936/2025-19, Item 9, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025)

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. O disposto no item 15.3.2 do Edital de Concessão nº 02/2026, trata da fixação de multa na hipótese de inabilitação ou desclassificação da Proponente, desde que verificada a ocorrência de fraude.

11. ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 7, TABELA V.B — ITEM 7, "B" DO ANEXO 5 DO EDITAL

De acordo com o Anexo 5 do Edital: "7. A Proponente deverá apresentar, para a comprovação da sua qualificação econômico-financeira, os seguintes documentos: (...) Balanço patrimonial e respectivo demonstrativo de resultados, já exigível na forma da lei, devidamente aprovados pela assembleia geral ou sócios, conforme o caso, apresentados na forma da lei, vedada a apresentação de balancetes ou balanços provisórios. Esses documentos deverão ser apresentados de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil."

Entendemos que deverão ser apresentados o balanço patrimonial e respectivo demonstrativo de resultados referentes ao último exercício social da Proponente. Está correto o entendimento?

Reforçamos que a ANTT já confirmou o entendimento em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-060/364/GO/MT - CN2 (Rota Agro) - Edital de Concessão nº 02/2025, conforme abaixo:

"O item 7, "B" do Anexo 5 do Edital estabelece que, para fins de comprovação da qualificação econômico-financeira, as licitantes deverão apresentar balanço patrimonial e demonstrativo de resultados. Entendemos que a exigência se refere à apresentação do balanço patrimonial e demonstrativo de resultados do último exercício social. Favor confirmar este entendimento.

Resposta: Sim, o entendimento está correto." (Protocolo 50505.030936/2025-19, item 12, Edital de Concessão nº 02/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

12. EDITAL: ITEM 1.5.1 ; ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 7.1 ; ANEXO 22 DO EDITAL — GARANTIA DA PROPOSTA; EDITAL: ITEM 1.5.1 ; ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 7.1 ; ANEXO 22 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$ 418.132.771,08 (quatrocentos e dezoito milhões, cento e trinta e dois mil, setecentos e setenta e um reais e oito centavos), na data-base de janeiro de 2025, atualizado pelo IPCA, com base na fórmula prevista no item

1.5.1 do Edital, considerando como evento específico o 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."

O Anexo 22, por sua vez, informa que, em 13/11/2026, será publicada a atualização do valor da Garantia da Proposta. Entendemos que (i) valor do patrimônio líquido mínimo será atualizado pelo IPCA, considerando o período entre janeiro de 2025 a outubro de 2026 (dois meses antes da data prevista para Data de Recebimento dos Envelopes), conforme item 1.5.1 do Edital; e (ii) em 13/11/2026, juntamente com a atualização do valor da Garantia de Proposta, será publicada a atualização do valor do patrimônio líquido mínimo exigido no item 7.1 do Edital, incluindo o índice de correção e o período de referência utilizados para a atualização. Estão corretos os entendimentos?

Ressalta-se que a publicação da atualização do Patrimônio Líquido juntamente com a atualização do valor da Garantia de Proposta é prática recorrente nos projetos de concessão da ANTT, conforme demonstra avisos publicados no âmbito do projeto da BR-060/364/GO/MT - CN2 (Rota Agro) - Edital de Concessão nº 02/2025 e do projeto da BR-262/MG (Rota do Zebu) – Edital de Concessão nº 03/2024.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está parcialmente correto. A atualização do Patrimônio Líquido Mínimo deverá considerar o intervalo entre janeiro de 2025 e dois meses antes do mês previsto para a Data de Recebimento dos Envelopes, conforme o item 1.5.1 do Edital.

Quanto à divulgação, esclarece-se que a atualização do Patrimônio Líquido Mínimo decorre das disposições editalícias, independentemente de publicação conjunta com a atualização do valor da Garantia da Proposta

13. ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 9 — ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 9

De acordo com o Anexo 5 do Edital: "9. A Proponente deverá apresentar, para a comprovação da sua qualificação técnica, os seguintes documentos: (...) B. Relativamente ao conjunto de Profissional(is) Qualificado(s) indicado pela Proponente, atestado(s) de responsabilidade técnica, emitido(s) por entidades públicas ou particulares, devidamente certificado(s) pelo(s) conselho(s) que regulamenta(m) o exercício da(s) respectiva(s) profissão(ões), de execução, coordenação, gerência ou supervisão de Gestão e exploração de rodovias. Os atestados somente serão aceitos se o(s) Profissional(is) Qualificado(s) possuir(em) vínculo com a Proponente na data prevista no cronograma para a entrega dos Documentos de Qualificação, nos termos do item 9.1 abaixo.

9.9. A qualificação técnica a que se refere o item 9 poderá, alternativamente à apresentação da documentação relativa a profissional qualificado de que trata a Tabela VII (qualificação técnico-profissional), ser comprovada mediante apresentação de certidão(ões) e/ou atestados(s) de aptidão, em nome da Proponente ou, no caso de Consórcio, de um dos consorciados, devendo atestar a prévia experiência na Gestão e Exploração de Rodovias."

Em relação à alternativa de apresentação de certidão(ões) e/ou atestados(s) de aptidão em nome da Proponente para fins de comprovação de qualificação técnico-operacional, entendemos que, assim como os atestados de responsabilidade técnica para fins de qualificação técnico-profissional, deverão ser apresentados "devidamente certificado(s) pelo(s) conselho(s) que regulamenta(m) o exercício da(s) respectiva(s) profissão(ões)".

Isso porque o sistema CONFEA/CREA acerva os atestados de responsabilidade técnica não apenas para os profissionais, por meio de Certidão de Acervo Técnico (CAT), como também para as pessoas jurídicas, por meio de Certidão de Acervo Operacional (CAO). A norma que introduziu a figura da CAO é a Resolução nº 1.137/2023 do CONFEA (que revogou e substituiu a Resolução 1.025/2009 do CONFEA, a qual disciplinava somente a CAT). De acordo com o art. 46 da Resolução nº 1.137/2023, "o acervo operacional de pessoas jurídicas é o conjunto das atividades desenvolvidas pela empresa, a partir do registro no Crea, por meio das anotações de responsabilidade técnica comprovadamente emitidas por profissional pertencente ao quadro técnico ou contratado para aquelas atividades". Adiante, em seus artigos 53 e 54, a Resolução nº 1.137/2023 disciplina a Certidão de Acervo Operacional – CAO, que é o instrumento que certifica, para os efeitos legais, que consta dos assentamentos do(s) Creas, o registro da(s) anotação(ações) de responsabilidade técnica (ART) registrada(s), devendo ser requerida ao Crea pela pessoa jurídica por meio de formulário próprio (arts. 53 e 54).

Nesse sentido, entendemos que a comprovação de qualificação técnico operacional em atividades de execução, coordenação, gerência ou supervisão de Gestão e exploração de rodovias deverá ser realizada por meio de Certidão de Acervo Operacional, nos termos da legislação do CONFEA. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

A qualificação técnico-operacional prevista no item 9.9 do Anexo 5 do Edital poderá ser comprovada mediante a apresentação de Certidão de Acervo Operacional – CAO, emitida pelo CREA, nos termos da Resolução nº 1.137/2023 do CONFEA.

14. EDITAL: ITENS 2.2, 3.1, 4.2 E 16.2 ; ANEXO 22 DO EDITAL: EVENTO 12 — PETICIONAMENTO ELETRÔNICO PARA ACESSO ÀS INFORMAÇÕES DO EDITAL, PROTOCOLO DE ESCLARECIMENTOS, IMPUGNAÇÕES E RECURSOS - EDITAL: ITENS 2.2, 3.1, 4.2 E 16.2 ; ANEXO 22 DO EDITAL: EVENTO 12

Em diversos itens do Edital, menciona-se, como forma de acesso às informações e de realização de protocolos, o Peticionamento Eletrônico (acesso às informações do Edital, protocolo de esclarecimentos, impugnações e recursos). Nesse sentido, para que não haja quaisquer dúvidas sobre o procedimento de peticionamento, entendemos que o Peticionamento Eletrônico deverá ser feito por meio do sistema SEI da ANTT. Está correto o nosso entendimento?

Em caso positivo, favor confirmar: (i) se o Peticionamento deverá ser feito em processo administrativo preexistente ou em um novo processo aberto no protocolo via SEI; (i.1) caso o peticionamento tenha que ser feito em um processo administrativo preexistente, favor fornecer as informações do referido processo; e (ii) demais requisitos aplicáveis ao Peticionamento Eletrônico, se existentes.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. O Peticionamento Eletrônico referido no Edital e definido no inciso XLI da Parte II (Definições) é realizado por meio do Sistema Eletrônico de Informações (SEI) da ANTT. As instruções de habilitação como usuário externo, de acesso e de utilização estão disponíveis no sítio eletrônico da ANTT antt.gov.br.

Não há processo administrativo preexistente ao qual os peticionamentos devam ser vinculados. Os documentos devem ser protocolados por meio de peticionamento de processo novo no SEI, dirigidos e encaminhados diretamente à Comissão de Outorga do Edital de Concessão nº 2/2026. Esse procedimento se aplica aos pedidos de esclarecimentos (subitem 3.1), às impugnações ao Edital (subitem 4.2) e aos recursos (subitem 16.2). Aplica-se também às comprovações do atendimento das condições prévias à assinatura do Contrato de Concessão, que a Adjudicatária deve apresentar após a homologação do resultado do Leilão, nos termos do subitem 17.3 do Edital e do Evento 19 do Anexo 22.

Além das regras de utilização do SEI, o Edital estabelece requisitos específicos para cada tipo de protocolo. As impugnações devem ser dirigidas ao presidente da Comissão de Outorga e protocoladas até 3 (três) dias úteis antes da Sessão Pública do Leilão, conforme o Evento 7 do Anexo 22. Os recursos devem ser subscritos por representante legal, Representante Credenciado, procurador com poderes específicos ou pessoa substabelecida nesses poderes, acompanhados da demonstração dos poderes.

Não são objeto de Peticionamento Eletrônico os volumes cuja entrega se dá por meio da Plataforma de Leilões da B3, nos termos dos subitens 6.1, 6.2 e 15.1 do Edital e do Capítulo 2 do Manual de Procedimentos do Leilão (Anexo 21). O Volume 1 (Garantia da Proposta) e o Volume 2 (Proposta Econômica Escrita) são entregues por todas as Proponentes na data prevista no Evento 8 do Anexo 22, das 9h às 16h. O Volume 3 (Documentos de Qualificação) é entregue apenas pela Proponente vencedora, após a Sessão Pública do Leilão, na data prevista no Anexo 22. A utilização da Plataforma de Leilões da B3 depende de cadastro prévio do interessado, conforme o Anexo C do Manual de Procedimentos do Leilão.

15. EDITAL: ITENS 6.3 E 6.3.1 — EDITAL: ITENS 6.3 E 6.3.1 - GARANTIA DA PROPOSTA, DA PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA E DOS DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO

De acordo com o Edital: "6.3 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, independentemente da composição de cada volume por mais de um caderno, da primeira à última página, de forma que a numeração da última página do último caderno reflita a quantidade total de páginas de cada volume, não sendo permitidas emendas, rasuras, entrelinhas ou ressalvas."

Por outro lado, o item 6.3.1 do Edital prevê: "6.3.1. As páginas objeto de numeração serão aquelas com conteúdo." Entendemos que apenas as páginas com conteúdo da Garantia da Proposta, da Proposta Econômica Escrita e dos Documentos de Qualificação deverão ser numeradas, de forma que as páginas que não tenham nenhum conteúdo ou informação ("em branco") não precisam ser numeradas. Está correto o entendimento?

Reforçamos que a ANTT já confirmou o entendimento em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR 163/369/467 e PR 158/317/467/977/978 (Rodovias do Paraná – Lote 5) - Edital de Concessão nº 03/2025 (Protocolo 50505.047278/2025-02, item 5, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

16. EDITAL: ITEM 8.9 — EDITAL: ITEM 8.9 - GARANTIA DA PROPOSTA

De acordo com o Edital: "8.9. A Garantia da Proposta poderá ser executada nas hipóteses de inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão, mediante notificação, pela ANTT, às Proponentes inadimplentes e às respectivas seguradoras, assegurado o direito ao contraditório e ampla defesa, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital ou na Legislação, incluindo, mas não se limitando às seguintes hipóteses:"

Entendemos que, em quaisquer das hipóteses previstas, a Garantia da Proposta somente será executada pela ANTT após conclusão do processo administrativo, mediante prévia notificação à Proponente inadimplente, assegurando-lhe o direito ao contraditório e à ampla defesa. Está correto o entendimento?

Reforçamos que a ANTT já confirmou o entendimento em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR 163/369/467 e PR 158/317/467/977/978 (Rodovias do Paraná – Lote 5) - Edital de Concessão nº 03/2025 (Protocolo 50505.047278/2025-02, item 8, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está parcialmente correto. Nos termos do item 8.9 do Edital, a execução da Garantia da Proposta deverá ser precedida de notificação da Proponente inadimplente e da respectiva seguradora, assegurados o contraditório e a ampla defesa, não havendo previsão expressa de que sua execução esteja condicionada à conclusão definitiva do processo administrativo.

17. EDITAL: ITEM 11.1 — EDITAL: ITEM 11.1; ASSINATURA DO REPRESENTANTE LEGAL - PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA

De acordo com o Edital: "11.1 O volume da Proposta Econômica Escrita deverá conter a Carta de Apresentação da Proposta Econômica Escrita, devidamente assinada, conforme modelo constante do Anexo 4 e os documentos indicados neste item 11."

Entendemos que a Proposta Econômica Escrita poderá ser assinada pelo representante legal da Proponente ou pelo(s) Representante(s) Credenciado(s) de forma simples, sem necessidade de autenticação ou reconhecimento de firma, ou mesmo por meio de assinatura eletrônica por meio de certificado digital ICP Brasil. Está correto o entendimento?

Reforçamos que a ANTT já confirmou o entendimento em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR 163/369/467 e PR 158/317/467/977/978 (Rodovias do Paraná – Lote 5) - Edital de Concessão nº 03/2025 (Protocolo 50505.047278/2025-02, item 13, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2025).

RESPOSTA:

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

18. ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 3, TABELA I.C — ANEXO 5 DO EDITAL

O Anexo 5 do Edital prevê: "3. Quando se tratar de pessoa jurídica, a Proponente deverá apresentar os seguintes documentos para sua qualificação jurídica: (...) C. Certidão atualizada da Proponente pessoa jurídica expedida pelo registro empresarial ou cartório competente."

Entendemos que a Certidão Simplificada expedida pela Junta Comercial do estado em que a Proponente é sediada atende ao item C da Tabela I do Anexo 5 do Edital. Está correto o entendimento?

Reforçamos que a ANTT já confirmou o entendimento em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR 163/369/467 e PR 158/317/467/977/978 (Rodovias do Paraná – Lote 5) - Edital de Concessão nº 03/2025

(Protocolo 50505.047278/2025-02, item 16, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

19. ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 9.11 — ANEXO 5 DO EDITAL

O Anexo 5 do Edital prevê: "9.11. Serão igualmente aceitos, para os fins do item 9.9, atestados emitidos em nome de empresa Controlada, Controladora, Coligada ou sob o mesmo controle comum da Proponente ou de um dos consorciados, em caso de Consórcio."

Entendemos que, na hipótese de comprovação da qualificação técnica por meio de certidões ou atestados em nome de empresa Controlada, Controladora, Coligada ou sob o mesmo controle comum da Proponente ou de um dos consorciados, serão admitidos quaisquer documentos societários aptos a comprovar as relações societárias entre a Proponente ou consorciada e a empresa detentora da atestação técnica. Está correto o entendimento?

Reforçamos que a ANTT já confirmou o entendimento em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR 163/369/467 e PR 158/317/467/977/978 (Rodovias do Paraná – Lote 5) - Edital de Concessão nº 03/2025 (Protocolo 50505.047278/2025-02, item 17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está parcialmente correto. Para fins do item 9.11 do Anexo 5 do Edital, serão aceitos documentos aptos a comprovar o vínculo societário entre a Proponente ou consorciada e a empresa detentora do atestado de capacidade técnica, desde que acompanhados de termo de compromisso que assegure a efetiva disponibilidade da capacidade técnica atestada para a execução do objeto da concessão.

20. ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 9 — ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 9

Entendemos que não há limite quantitativo de atestados para comprovação da qualificação técnica exigida pelo item 9 do Anexo 5 do Edital. O entendimento está correto?

Reforçamos que a ANTT já confirmou o entendimento em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR 163/369/467 e PR 158/317/467/977/978 (Rodovias do Paraná – Lote 5) - Edital de Concessão nº 03/2025 (Protocolo 50505.048585/2025-01, item 9, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

21. CONTRATO: CLÁUSULAS 12.1, 12.2, 12.3, 27.1 E 27.6 — MINUTA DO CONTRATO, CLÁUSULAS 12.1, 12.2, 12.3, 27.1 E 27.6

A Minuta do Contrato de Concessão estabelece 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:

(...)

12.1.7 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 1% (um 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: (i) a Conta de Retenção deverá ser encerrada pelo Banco Depositário, e o seu saldo transferido para a Conta de Ajuste; e (ii) os valores indicados em 12.2 passarão a ser destinados à Conta de Ajuste.

(...)

12.3 Será destinado à Conta de Ajuste: (...) (ii) o valor correspondente a 1% (um por cento) da Receita Bruta; (iii) 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 (iii) 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 acima seja negativa, o seu valor será deduzido da alíquota de que trata o item (ii) da subcláusula 12.3.

27.1. A Concessionária compromete-se a cumprir as melhores práticas nacionais e internacionais de responsabilidade ambiental, social e de governança, em especial as previstas na Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável na ONU (ODS), bem como de padrões e parâmetros que venham a substituí-los.

(...)

27.6. 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.

27.6.3. Os custos dos estudos e de elaboração do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental deverão ser custeados pela Concessionária."

Nesse sentido, o Ministério dos Transportes editou a Portaria nº 622 de 28/06/2024 que estabelece, dentre outras obrigações, que: "Art. 2º Os novos projetos de concessão rodoviária deverão manter a previsão de alocação de, no mínimo, 1% (um por cento) da receita bruta da concessão para o desenvolvimento de infraestrutura resiliente, com o objetivo de reduzir os impactos na infraestrutura rodoviária decorrentes das mudanças do clima. Parágrafo único. O recurso mencionado no caput deste artigo deverá ser incorporado à modelagem econômico-financeira do Edital de licitação dos trechos rodoviários a serem concedidos e considerado em conta vinculada da concessão".

Em linha com a Portaria nº 622/2024 do Ministério dos Transportes, verifica-se que o Modelo Econômico-Financeiro disponibilizado na página do Projeto, na aba "Valores_referencia", prevê, além da alíquota de 1%, expressamente destinada a Recursos Vinculados, uma alíquota adicional de 1% para "Infraestrutura Resiliente" que, conforme a Cláusula 12.1.7 da Minuta do Contrato, integra as finalidades da rubrica de Recursos Vinculados.

Em vista desses pontos, favor esclarecer:

1. Em que pese a omissão da Minuta do Contrato, considerando o teor da Portaria nº 622/2024 do Ministério dos Transportes e as informações disponibilizadas no Modelo Econômico-Financeiro, entendemos que os montantes correspondentes a 1% da Receita Bruta serão alocados às finalidades e providências previstas na Cláusula 12.1.7 e na Cláusula 27, ao longo de todo o Prazo da Concessão. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer.

2. Caso a resposta ao item 1 acima seja negativa, entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventual insuficiência de Recursos Vinculados da Conta de Ajuste para implementação das medidas previstas na Cláusula 27.6, observado o disposto na Cláusula 27.6.3. Está correto o entendimento?

Reforçamos que a ANTT já confirmou tais entendimentos em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR 272/369/376 e PR 317/182/272/323/444/862/897/986

(Rodovias do Paraná – Lote 4) - Edital de Concessão nº 03/2025 (Protocolo 50500.042417/2025-43, item 1, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2025).

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. A porcentagem prevista na subcláusula 12.2 será destinada à Conta de Retenção ao longo de todo o prazo da Concessão, e se destina exclusivamente para as finalidades descritas na subcláusula 12.1, e que abrangem as ações propostas no Programa de Resiliência Climática (vide subcláusula 27.6.2), excetuando-se os custos dos estudos e da elaboração do referido programa (vide subcláusula 27.6.3) que deverão ser custeados pela própria Concessionária. 2. Sim, o entendimento está correto. A Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventual insuficiência de Recursos Vinculados, desde que não tenha contribuído para tal evento. Vale ressaltar que o Programa de Resiliência deverá ser submetido à avaliação da ANTT que aprovará e autorizará as ações propostas.

22. ANEXO 14 DO CONTRATO — ANEXO 14 DO CONTRATO

Entendemos que os veículos operacionais de propriedade da concessionária enquadram-se como veículos isentos para fins do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, devendo ser desconsiderados para fins do cálculo, uma vez que seu uso está vinculado exclusivamente à prestação dos serviços públicos contratados. O entendimento está correto?

Reforçamos que a ANTT já confirmou o entendimento em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR 272/369/376 e PR 317/182/272/323/444/862/897/986

(Rodovias do Paraná – Lote 4) - Edital de Concessão nº 03/2025 (Protocolo 50500.042417/2025-43, item 14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

23. CONTRATO: CLÁUSULAS 9.1 E 9.5 — MINUTA DE CONTRATO, CLÁUSULAS 9.1 E 9.5

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "9.1 Deverá ser contratado, pela Infra S.A., Verificador acreditado como organismo de avaliação de conformidade, na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017, alterada pela Portaria Inmetro nº 39, de 06 de fevereiro de 2020, ou posterior regulamento aplicável sobre inspeção por organismo acreditado.

(...)

9.1.2 O Verificador terá prazo de atuação máximo e improrrogável de 5 (cinco) anos, sem possibilidade de recondução nos casos em que a contratação for feita pela Concessionária, nos termos da subcláusula 9.5.1.

9.5 Em caso de impossibilidade de contratação pela Infra S.A., a Concessionária poderá contratar diretamente o Verificador, desde que previamente autorizado pela ANTT.

Ante a omissão no Edital, Contrato e Anexos, favor esclarecer (1) qual será o prazo máximo para conclusão do procedimento de contratação do Verificador pela Infra S.A. e (2) quais os critérios para caracterização da "impossibilidade de contratação pela Infra S.A", a partir da qual a Concessionária poderá contratar o Verificador, conforme disposições acima.

Em adição, entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por impactos decorrentes do atraso e/ou demora na conclusão no procedimento de contratação do Verificador pela Infra S.A. por motivo não imputável à Concessionária. Está correto o entendimento?

Sobre o tema, a ANTT firmou os seguintes entendimentos no âmbito dos projetos dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR060/364/6O/MT – CN2
(Rota do Agro). Veja-se:
"Resposta: A Infra S.A. deverá contratar o Verificador em tempo hábil para realizar as obrigações estabelecidas no contrato. Contudo, em caso de atraso na contratação do Verificador pela Infra S.A., a Contratada poderá contratar diretamente o Verificador, na forma da cláusula 9.2.1 da Minuta do Contrato de Concessão. O entendimento quanto à responsabilidade está correto. Contudo, a Concessionária deverá demonstrar a impossibilidade de contratar o Verificador na forma da cláusula
9.2.1." (Item 11, Protocolo nº 50500.176022/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 5/2024; Item 5, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 4, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

A Infra S.A. deverá contratar o Verificador em tempo hábil para realizar as obrigações estabelecidas no Contrato. Contudo, em caso de atraso na contratação do Verificador pela Infra S.A., a Concessionária poderá contratar diretamente o Verificador, na forma da subcláusula 9.5 do Contrato de Concessão, mediante autorização prévia da ANTT.

Quanto à responsabilidade da Concessionária, o entendimento está correto. Não obstante, a Concessionária deverá demonstrar a impossibilidade de contratação do Verificador pela Infra S.A., nos termos da subcláusula 9.5 do Contrato.

24. CONTRATO: CLÁUSULAS 22.2.3 E 22.5.2 — MINUTA DE CONTRATO, CLÁUSULAS 22.2.3 E 22.5.2

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "22.2.3 Regras específicas sobre o risco de variação da Receita Tarifária: (...) (v) a ocorrência de um fato do príncipe ou fato da administração que resulte em efeitos extraordinários na Receita Tarifária é um risco alocado ao Poder Concedente;
22.5.2 O Poder Concedente assume a responsabilidade pelos seguintes riscos relacionados ao cumprimento das obrigações contratuais, cuja ocorrência ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato:
(iii) ocorrência de fato do príncipe, fato da administração que provoque impacto nos custos para a execução do Contrato de Concessão;"

Em vista das disposições acima, entendemos que impactos na receita tarifária e nos custos para execução do Contrato de Concessão em virtude de fato do príncipe ou fato da administração são riscos alocados ao Poder Concedente, uma vez que a Concessionária não detém nenhuma ingerência sobre a materialização de fatos do príncipe ou da administração, não detendo meios para gerenciar ou mitigar tais riscos. Está correto o entendimento?

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento no âmbito dos projetos dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 12, Protocolo nº 50500.176019/2024- 49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 5/2024; Item 6, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 5, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

25. CONTRATO: CLÁUSULAS 9.1 E 9.11 — MINUTA DE CONTRATO, CLÁUSULAS 9.1 E 9.11

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "9.1 Deverá ser contratado, pela Infra S.A., Verificador acreditado como organismo de avaliação de conformidade, na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017, alterada pela Portaria Inmetro nº 39, de 06 de fevereiro de 2020, ou posterior regulamento aplicável sobre inspeção por organismo acreditado.

9.11 O Verificador terá o seguinte escopo de atuação no âmbito do Contrato: (...)" Entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventual descumprimento de prazos ou obrigações pelo Verificador e/ou pela Infra S.A., quando a Concessionária não tenha contribuído ou dado causa para tais descumprimentos. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais, da Rota do Zebu, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2

(Rota do Agro) (Item 7, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; Item 8, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; Item 15, Protocolo nº 50500.176022/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 5/2024; Item 7, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 6, Protocolo 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

26. CONTRATO: CLÁUSULAS 27.6.2 E 27.6.3 — CLÁUSULA 27.6.3 DA MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "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 Ajustes.

27.6.3 Os custos dos estudos e de elaboração do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental deverão ser custeados pela Concessionária."

Com base nessas disposições, entendemos que a totalidade dos custos e investimentos da Concessionária com destinação às ações do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas e autorizadas pela ANTT serão ressarcidos à Concessionária, com exceção dos custos especificados na Cláusula 27.6.3 da Minuta do Contrato de Concessão. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-381/MG, BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais, da BR-262/MG - Rota do Zebu, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 19, Protocolo nº 50505.031779/2024- 88, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de

Concessão nº 01/2024; Item 20, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; Item 24, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; Item 16, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 5/2024; Item 8, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 7, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

27. CONTRATO: CLÁUSULAS 11.1.3 E 13.5 — MINUTA DE CONTRATO, CLÁUSULAS 11.1.3 E 13.5

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "11.1.3 Durante os 5 (cinco) últimos Anos de Concessão, a alíquota de Recursos Vinculados será aumentada em 5 pontos percentuais, a título de garantia, para que as intervenções necessárias ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho e dos Parâmetros Técnicos exigidos no PER sejam cumpridas ao final do Prazo da Concessão.

(...)

13.5 Os valores depositados nas Contas da Concessão e na Conta Centralizadora deverão ser aplicados pelo Banco Depositário em títulos públicos federais atrelados à taxa SELIC, ou em fundos de investimentos atrelados aos títulos públicos federais ou à taxa SELIC, desde que compatíveis com as obrigações de transferência previstas no regramento relacionado às Contas da Concessão."

Com base em tais disposições, entendemos que o montante correspondente à Cláusula 11.1.3, referente à alíquota RV aumentada em 5% durante os 5 últimos anos de Concessão, será integralmente devolvido à Concessionária em caso de cumprimento de suas obrigações, incluindo seu total rendimento neste período decorrente da aplicação pelo Banco Depositário em Títulos Públicos Federais atrelados à taxa SELIC ou similar, nos termos da Cláusula 13.5. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou entendimentos similares recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos da BR-262/MG - Rota do Zebu, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 22, Protocolo nº 50505.085706/2024- 14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; Item 18, Protocolo nº 50500.176022/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 5/2024; Item 9, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 8, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

28. CONTRATO: CLÁUSULAS 12.1, 12.1.5 E 12.4 — MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO, CLÁUSULAS 12.1, 12.1.5 E 12.4

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "12.1 Os Recursos Vinculados serão constituídos por transferências oriundas da Conta Centralizadora e da Conta de Aporte para as Contas da Concessão, nos termos previstos neste Contrato, por aportes de terceiros, públicos ou privados, ou provenientes de outros contratos de concessão, conforme decisão do Poder Concedente, com utilização destinada exclusivamente às seguintes finalidades: (...) 12.1.5 atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária, em caso de saldo relevante de Recursos Vinculados;

12.4 O Banco Depositário deverá transferir, na periodicidade a ser definida no Contrato de Administração de Contas da Concessão, que não poderá ser superior à mensal, os Recursos Vinculados em função da Receita Bruta

observada, da Conta Centralizadora para as Contas da Concessão conforme as definições das subcláusulas anteriores, encaminhando imediatamente à ANTT os comprovantes das transferências efetuadas."

Com isso, entendemos que eventuais compensações para atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária com uso dos Recursos Vinculados, mediante transferência de recursos da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação da Concessionária, deverão ocorrer em periodicidade inferior ou igual à mensal. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG – Rota dos Cristais, da Rota do Zebu, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2

(Rota do Agro) (Item 25, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; Item 30, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; Item 18, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de esclarecimento, Edital de Concessão nº 5/2024; Item 10, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 9, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

29. CONTRATO: CLÁUSULAS 22.1.2 E 22.8 — MINUTA DE CONTRATO NA CLÁUSULA 22.8.1

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/ou 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 2% (dois por cento) da Receita Tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão: (i)riscos residuais, conforme estabelecido na subcláusula 22.7; (ii) efeitos extraordinários relacionados a variações nos preços de insumos e no volume de tráfego, conforme estabelecido na subcláusula 22.1.2."

Com base em tais disposições, entendemos que onde se lê "variações nos preços de insumos e no volume de tráfego" (cláusula 22.8.1), deve-se ler "variações nos preços de insumos e/ou no volume de tráfego". Está correto o entendimento?

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR040/GO/MG - Rota dos Cristais e da BR-262/MG - Rota do Zebu, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 34, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; Item 40, Protocolo nº 50505.049110/2024-42, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; Item 19, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 5/2024; Item 11, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 10, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

30. CONTRATO: CLÁUSULA 22.1.2.I E 22.5.1.II — MINUTA DO CONTRATO, CLÁUSULA 22.1.2.I E 22.5.1.II

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/ou 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.

22.5.1 A Concessionária assume integral e exclusivamente a responsabilidade pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, os quais, caso ocorram, não serão considerados como causa de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato: (...) (ii) ocorrência de caso fortuito ou força maior, desde que o fato gerador seja segurável no Brasil por, no mínimo, duas seguradoras, 2 (dois) anos antes da data da ocorrência, conforme registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) ou órgão que venha a substituí-la, ressalvadas as hipóteses previstas na subcláusula 22.1.2. Serão considerados casos fortuitos ou força maior eventos tais como, mas não se limitando a:"

Entendemos que, quando ocorrerem impactos de caso fortuito ou força maior não cobertos pelos seguros referidos na Cláusula 22.5.1 (ii), o risco será alocado ao Poder Concedente, exceto nas hipóteses da subcláusula 22.1.2. Está correto o entendimento?

Ressaltamos que a ANTT confirmou esse entendimento no âmbito dos projetos da Rota do Zebu, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JFRIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 35, Protocolo nº 50505.085706/2024-14, Ata de Respostas a Pedidos de Esclarecimentos, Edital: nº 03/2024; Item 20, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 12, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 11, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

31. CONTRATO: CLÁUSULAS 5.7.1, 5.7.2 E 22.6.3 — CONTRATO: CLÁUSULAS 5.7.1, 5.7.2 E 22.6.3

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "5.7.1. A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de cumprimento das condicionantes de licenças ambientais, o montante de R$ 128.411.885,17 (cento e vinte e oito milhões, quatrocentos e onze mil, oitocentos e oitenta e cinco reais e dezessete centavos), na data-base de janeiro de 2025, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT.

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

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: (a) a Concessionária assume integralmente os custos até o limite estabelecido na subcláusula 5.7.1, além de 20% (vinte por cento) do valor que exceder esse limite; e (b) o Poder Concedente assume a responsabilidade por 80% (oitenta por cento) do valor que ultrapassar o limite estabelecido na subcláusula 5.7.1, devendo promover o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato."

Em que pese a sistemática de compartilhamento prevista nos dispositivos acima, entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por aumento de custos e/ou atrasos no cumprimento das condicionantes

de licenças ambientais e das obrigações decorrentes em virtude de alterações nos projetos determinadas pela ANTT ou decorrentes de fato da administração. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-262/MG - Rota do Zebu, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 55, Protocolo nº 50505.085706/2024- 14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; Item 22, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 5/2024; Item 13, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 12, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

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

32. CONTRATO: CLÁUSULAS 6.2.1, 6.2.4, 6.3.1 E 6.3.1.1 — MINUTA DE CONTRATO NAS CLÁUSULAS 6.2.1, 6.2.4, 6.3.1 E 6.3.1.1

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

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

6.3.1 A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de Desapropriação e Desocupação, o montante de R$ 37.266.516,60 (trinta e sete milhões, duzentos e sessenta e seis mil, quinhentos e dezesseis reais e sessenta centavos), na data-base de janeiro de 2025, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT.

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

6.1.1 e 6.2.1."

Para o devido mapeamento da situação de ocupações do Sistema Rodoviário, avaliação da aplicabilidade do montante previsto na Cláusula 6.3.1 a ser considerado na Proposta Econômica, planejamento de custos e, consequentemente, formulação das propostas pelos licitantes, é necessária a análise do status atual de ocupações irregulares situadas na faixa de domínio. Em vista disso, entendemos que esta d. Comissão de Outorga disponibilizará mapeamento atualizado de ocupações irregulares situadas na faixa de domínio do Sistema Rodoviário. Está correto o entendimento?

Independentemente da resposta, favor esclarecer os números de processos administrativos, endereços eletrônicos e demais meios para acesso às informações atualizadas sobre as ocupações irregulares situadas na faixa de domínio do Sistema Rodoviário.

RESPOSTA:

Conforme o item 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. As Proponentes deverão elaborar suas propostas considerando o atendimento aos Parâmetros de Desempenho previstos no PER.

Informa-se que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, mediante visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT ou à Concessionária atual, nos termos do item 2.8 do Edital, de modo a avaliar o estado dos ativos, inclusive eventuais ocupações irregulares na faixa de domínio, e considerar essas condições na elaboração de suas propostas.

33. CONTRATO: CLÁUSULAS 5.1 A 5.7 — MINUTA DE CONTRATO, CLÁUSULAS 5.1 A 5.7

A Minuta do Contrato de Concessão determina: "5.1 A Concessionária deverá: (...) 5.1.3 cumprir todas as condicionantes já existentes, ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis, inclusive referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, e arcar com a integralidade dos custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou pelo Poder Concedente, observando o compartilhamento de risco previsto na subcláusula 5.7."

Considerando essa disposição e o espectro amplo de obrigações afetas à obtenção de licenças e autorizações pela Concessionária, conforme se depreende das Cláusulas 5.1 a 5.7, para a devida análise do Projeto, mapeamento de riscos, planejamento de custos e, consequentemente, formulação das propostas pelos licitantes, será necessária a análise do prazo de vencimento das licenças vigentes bem como das obrigações e condicionantes ambientais existentes a serem cumpridas. Em vista disso, entendemos que esta d. Comissão de Outorga disponibilizará todas as licenças ambientais, termos de ajustamento de conduta, termos de compromisso de regularização ambiental e termos de acordo judicial atualmente vigentes envolvendo obrigações e condicionantes ambientais para o trecho rodoviário objeto da Concessão. Está correto o entendimento?

Assim, independentemente da resposta ao questionamento acima, favor esclarecer os números de processos administrativos, endereços eletrônicos e demais meios para acesso a informações envolvendo licenças ambientais, termos de ajustamento de conduta, termos de compromisso de regularização ambiental e termos de acordo judicial atualmente vigentes envolvendo obrigações e condicionantes ambientais a serem cumpridas pela Concessionária.

RESPOSTA:

Compete à Concessionária conduzir as atividades de licenciamento ambiental perante os órgãos competentes. Informa-se que a relação das licenças e autorizações ambientais identificadas e disponibilizadas no âmbito da estruturação é apresentada de forma referencial e não vinculativa.

Ressalta-se, ainda, que as informações relativas às licenças e autorizações ambientais são de domínio público, sendo disponibilizadas pelos órgãos ambientais competentes, observados os princípios da transparência e publicidade da Administração Pública.

Todavia, conforme os itens 2.5 e 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. A Concessionária deverá observar os Parâmetros de Desempenho estabelecidos no PER.

Informa-se que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, mediante visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT ou à Concessionária atual, nos termos do item 2.8 do Edital.

34. CONTRATO: CLÁUSULAS 4.2.3, 4.2.4 E 8.1.6 — MINUTA DO CONTRATO: CLÁUSULAS 4.2.3, 4.2.4 E 8.1.6

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.

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

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

RESPOSTA:

Todas as informações disponíveis aos licitantes podem ser consultadas na página do processo licitatório da ANTT.

Esclarece-se que, sem prejuízo de eventual publicação da listagem de contratos vigentes, as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT ou à Concessionária atual, nos termos do item 2.8 do Edital, de modo a avaliar eventuais obras e serviços realizados no Sistema Rodoviário e considerá-los na elaboração de suas propostas.

Ressalta-se que, nos termos do item 2.5 do Edital, compete às Proponentes realizar seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita.

Adicionalmente, a Adjudicatária deverá apresentar o Plano de Transição Operacional, conforme previsto no item 17.3, inciso X, e no Anexo 19 do Edital, contemplando o planejamento do inventário de contratos e prestadores de serviços, bem como a avaliação do interesse em assumir contratos existentes, caso seja viável.

35. CONTRATO: CLÁUSULAS 8.2.2 E 8.3.4 — MINUTA DE CONTRATO, CLÁUSULAS 8.2.2 E 8.3.4

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "8.2.2 Na hipótese de a Concessionária não atender aos Parâmetros de Desempenho constantes da Frente de Serviços Estruturais, a ANTT aplicará as penalidades previstas neste Contrato e em regulamentação da ANTT, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio.

(...)

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

Entendemos que eventuais penalidades previstas nos termos da Cláusula 8.2.2 (em casos de não atendimento dos Parâmetros de Desempenho) e da Cláusula 8.3.4 (em casos de não conclusão das obras ou não disponibilização dos serviços nos prazos e de acordo com parâmetros previstos no PER) serão apenas aplicadas por motivos imputáveis à Concessionária. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta aos pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná e da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro). Veja-se:

Em relação à Cláusula 8.2.2: "Resposta: Sim, o entendimento está correto. As penalidades contratuais serão aplicadas pelo descumprimento das disposições do Contrato e seus Anexos, e do Edital e Anexos do Edital, garantida a prévia defesa, a ampla defesa e o contraditório da Concessionária para apuração de eventuais responsabilidades. Caso reste comprovado que os descumprimentos não ocorreram por motivos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária, não haverá a aplicação de multas pela ANTT. No caso de riscos relativos ao cumprimento das obrigações contratuais, cita-se oportunamente as subcláusulas 22.5.1 (i) e 22.5.2 (ii) da Matriz de Risco da minuta contratual." (Item 10, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024).

"Resposta: O entendimento está correto. As penalidades previstas nos termos da Cláusula 8.2.2 serão aplicadas nos casos de não atendimento dos Parâmetros de Desempenho por motivos imputáveis à Concessionária ou por eventuais riscos assumidos pela Concessionária em conformidade com a matriz de risco contratual" (Item 31, Protocolo nº 50500.176022/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 30, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 17, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

Em relação à Cláusula 8.3.4: "Resposta: Sim, o entendimento está correto. As penalidades contratuais serão aplicadas pelo descumprimento das disposições do Contrato e seus Anexos, e do Edital: e Anexos do Edital, garantida a prévia defesa, a ampla defesa e o contraditório da Concessionária para apuração de eventuais responsabilidades. Caso reste comprovado que os descumprimentos não ocorreram por motivos imputáveis ou riscos assumidos pela Concessionária, não haverá a aplicação de multas pela ANTT" (Item 11, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; Item 32, Protocolo nº 50500.176022/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 32, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 18, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

36. CONTRATO: CLÁUSULA 15.14 — MINUTA DE CONTRATO; CLÁUSULA 15.14

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "15.14 A Concessionária será responsável pela identificação dos usuários que excederem a velocidade permitida na rodovia, devendo apoiar administrativamente a ANTT para a lavratura dos autos de infração e cobrança das multas emitidas, assumindo as seguintes obrigações: (i) fornecer as informações necessárias para o preenchimento do auto de infração, para fins de aplicação das penalidades previstas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), provendo sistema de apoio ao processamento de infrações que permita a integração aos sistemas da ANTT e o preenchimento e lavratura eletrônicos da infração; e (ii) arcar com os custos e providências relativas à postagem das infrações lavradas pela ANTT."

Entendemos que a Concessionária poderá ter acesso aos bancos de dados do SENATRAN, DETRAN, CONTRAN entre outros órgãos que detenham os dados necessários para o devido cumprimento dessa obrigação de forma eficaz e tempestiva, observadas as disposições da Lei Federal nº 13.709/2018 (LGPD). Está correto o entendimento?

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos da BR-262/MG - Rota do Zebu, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 33, Protocolo nº 50505.085983/2024- 19, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; Item 29, Protocolo nº 50500.176022/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 29, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 16, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

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

37. CONTRATO: CLÁUSULA 11.8 — CONTRATO: CLÁUSULA 11.8 - GARANTIA DE EXECUÇÃO

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que: "11.8 Sempre que a ANTT utilizar a Garantia de Execução do Contrato, a Concessionária deverá proceder à reposição do valor utilizado, recompondo o seu montante integral, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data de sua utilização, sendo que, durante este prazo, a Concessionária não estará eximida das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato."

Em que pese a obrigação de a Concessionária repor os valores de Garantia de Execução nos termos da Cláusula 11.8, entendemos que os valores recompostos não poderão ser utilizados para cobrir despesas decorrentes de decisão administrativa definitiva anterior à execução da Garantia de Execução recomposta pela ANTT. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro). Veja-se:

"Resposta: O entendimento está correto. A Garantia de Execução recomposta não será utilizada para cobrir despesas que possuam decisão administrativa definitiva em momento anterior à sua execução pela ANTT." (Item 13, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; Item 33, Protocolo nº 50500.176022/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 33, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 19, Protocolo 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

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

38. CONTRATO: CLÁUSULA 12.7 — CONTRATO: CLÁUSULA 12.7

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que: "12.7. O Poder Concedente poderá utilizar, a seu critério, o auxílio de auditoria por ele contratada para apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Recursos Vinculados, sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis."

Entendemos que a Concessionária também poderá realizar auditoria, às suas expensas, para apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Recursos Vinculados, conforme Cláusula 12.7, sem prejuízo de eventual auditoria realizada pelo Poder Concedente, já que a Concessionária não possui ingerência sobre as movimentações das Contas da Concessão pelo Banco Depositário. Está correto o entendimento?

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR040/GO/MG - Rota dos Cristais, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2

(Rota do Agro) (Item 15, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; Item 34, Protocolo nº 50500.176022/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 34, Protocolo 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 20, Protocolo 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

39. CONTRATO: CLÁUSULA 30.6 — MINUTA DE CONTRATO - CLÁUSULA 30.6

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que: "30.6 A ANTT deverá encaminhar aos Financiadores, com periodicidade anual, o Relatório de Situação Regulatória, o qual deverá conter, dentre outras julgadas pertinentes pela ANTT, as seguintes informações: (...)"

Considerando o disposto acima e disposições da Minuta do Contrato de Concessão envolvendo a apresentação de informações aos Financiadores, entendemos que todas as comunicações da ANTT para os Financiadores serão também encaminhadas para a Concessionária para fins de transparência, ciência e conhecimento. Está correto o nosso entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 29, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; Item 35, Protocolo nº 50500.176022/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 35, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 21 Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

40. CONTRATO: CLÁUSULA: 4.1.1 — CONTRATO: CLÁUSULA: 4.1.1; LISTA DOS ATIVOS QUE SERÃO TRANSFERIDOS À CONCESSIONÁRIA

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que: "4.1.1 Integram a Concessão os Bens da Concessão a seguir indicados, cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da Concessionária: (i) o Sistema Rodoviário, conforme alterado durante o Prazo da Concessão, de acordo com os termos do Contrato; (ii) todos os bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário: (a) transferidos à Concessionária, conforme listados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens; e (...)"

Com base no disposto acima, favor disponibilizar a lista dos ativos que serão transferidos para a Concessionária nos termos da Cláusula 4.1.1.ii.a (incluindo veículos, equipamentos, material de escritório, etc.), para que as licitantes possam se planejar e precificar adequadamente as suas propostas.

Independentemente da resposta à solicitação de esclarecimento acima, favor esclarecer os números de processos administrativos, endereços eletrônicos e demais meios para acesso a informações envolvendo os ativos que serão transferidos para a Concessionária.

RESPOSTA:

A subcláusula 4.2.1 da minuta do Contrato estabelece que o Sistema Rodoviário e os Bens da Concessão serão transferidos à Concessionária mediante a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, a ser firmado em até um mês contado da publicação do extrato do Contrato no DOU.

Sem prejuízo de eventual disponibilização da listagem de bens, as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário mediante agendamento prévio junto ao DNIT, para avaliar as condições dos ativos e subsidiar a elaboração de suas propostas. Cabe às Proponentes realizar seus próprios levantamentos, nos termos do item 2.5 do Edital.

Conforme a subcláusula 4.2.2, a Concessionária declara ter conhecimento da natureza e das condições dos Bens da Concessão que lhe serão transferidos na Data da Assunção.

41. CONTRATO: CLÁUSULA 6.3 PER, VOLUME I: ITEM 5.2 — CONTRATO: CLÁUSULA 6.3; PER, VOLUME I: ITEM 5.2

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que: "6.3.1 A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de Desapropriação e Desocupação, o montante de R$ 37.266.516,60 (trinta e sete milhões, duzentos e sessenta e seis mil, quinhentos e dezesseis reais e sessenta centavos), na data-base de janeiro de 2025, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT.

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

6.1.1 e 6.2.1.

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

O PER Volume I, por sua vez, dispõe no Item 5.2 sobre os Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade. Com isso, entendemos que caso os custos associados ao cumprimento dos Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade sejam enquadráveis nas hipóteses previstas na subcláusula 6.3.3, eles poderão ser objeto de reequilíbrio conforme metodologia de compartilhamento de riscos nela prevista. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 63, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; Item 37, Protocolo nº 50500.176022/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 37, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 23 Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. De acordo com a subcláusula 6.3.3 da minuta de Contrato, são passíveis de reequilíbrio os custos associados às desapropriações e desocupações da Faixa de Domínio decorrentes dos atos referidos nas subcláusulas 6.1.1 e 6.2.1, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro dos custos indicados na subcláusula 6.3.3.2. Portanto, caso os custos associados ao cumprimento do PDS 5 sejam enquadráveis nas hipóteses previstas na subcláusula 6.3.3, poderão ser objeto de recomposição.

42. CONTRATO: CLÁUSULA 19.5.3 — CONTRATO: CLÁUSULA 19.5.3

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "19.5.3 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 Livre Passagem, inclusive dos usuários que não dispuserem de equipamento de identificação do Sistema de Cobrança Eletrônica, devendo apoiar a ANTT na lavratura dos respectivos autos de infração e cobrança das multas emitidas, assumindo as seguintes obrigações: (...)"

Em que pese as obrigações da Cláusula 19.5.3, entendemos que a Concessionária não será responsável pelo desempenho de atos de poder de polícia, privativos da Administração Pública nos termos da legislação aplicável. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 27, Protocolo nº 50505.048945/2024-85, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; Item, 40, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 41, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 27, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Desde que a concessionária não contribua, culposa ou dolosamente, para o resultado. Dessa forma, não é possível, de antemão, avaliar todas as hipóteses, senão concretamente.

43. CONTRATO: CLÁUSULA 8.7.7.(I) — CONTRATO: CLÁUSULA 8.7.7.(I), SUBCLÁUSULA 8.7.2.(II).

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe: "8.7.7 Durante o prazo de 5 (cinco) anos, contado do recebimento provisório, Vícios Construtivos, ocultos ou aparentes, observados em bens transferidos à Concessionária, ainda que não constatados anteriormente, deverão ser comunicados à ANTT.

(i) No prazo de 2 (dois) meses, contados da data de recebimento da comunicação da Concessionária, a ANTT deverá determinar as medidas que serão adotadas para saneamento dos Vícios Construtivos observados nos bens transferidos à Concessionária."

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

A ANTT confirmou esse entendimento de forma reiterada, em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-153/277/369 e PR092/151/239/407/408/411/508/804/855, da BR-381/MG, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 7, Protocolo nº 50500.233691/2023-68, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 02/2023; Item 22, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; Item 52, Protocolo nº 50500.176022/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 52, Protocolo 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 32, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

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 da 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.

44. CONTRATO: CLÁUSULAS 19.1.3 E 19.1.5 — CONTRATO: CLÁUSULAS 19.1.3 E 19.1.5

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "19.1.3 A implantação das praças de pedágio de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, por meio de Termo de Vistoria, a ser emitido pela ANTT em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação.

19.1.5 Atendidos os requisitos previstos, a ANTT expedirá, em até 10 (dez) dias, ato autorizativo para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio pela Concessionária."

Entendemos que, em caso de atraso no início da cobrança de pedágio em virtude de descumprimento do prazo concedido à ANTT para emissão do Termo de Vistoria e do ato autorizativo, desde que cumpridas todas as exigências necessárias e por motivo comprovadamente não imputável à Concessionária, caberá reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou o entendimento em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados nos projetos da BR-381/MG, da Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da 040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 28, Protocolo nº 50505.031293/2024-40, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; Item 48 Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 53, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; Item 33, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Se descumpridos os prazos previstos nas subcláusulas 19.1.3 e 19.1.5 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso.

45. CONTRATO: CLÁUSULA 8.4.4. (II) — CLÁUSULA 8.4.4. (II) DA MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO

De acordo com a Cláusula 8.4.4. (ii) da Minuta do Contrato de Concessão: "A ANTT indicará a localização da intervenção, sendo condição para o início das obras a obtenção de não objeção ao anteprojeto e a apresentação do projeto executivo na forma prevista neste Contrato."

Entende-se, portanto, que não há necessidade de aprovação expressa do projeto executivo para que as obras sejam iniciadas. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR277/373/376/476 e PR418/423/42, da BR116/101/RJ/SP, BR040/MG (BH-JF), da BR-381/MG, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 22, Protocolo nº 50500.183301/2023-00, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 01/2023; Item 40, Protocolo nº 50500.089065/2022-66, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 03/2022; Item 26, Protocolo nº 50500.028222/2024-65, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 04/2023; Item 23, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 01/2024; Item 55, Protocolo nº 50500.176022/2024-18, Edital de Concessão nº 5/2024; Item 55, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 35, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

46. CONTRATO: CLÁUSULA 44.2 — MINUTA DO CONTRATO, CONTRATO: CLÁUSULA 44.2

A Cláusula 44.2 da Minuta do Contrato de Concessão dispõe sobre a "Autocomposição de conflitos", a qual "poderá ocorrer, desde que de comum acordo entre as Partes, perante câmara de prevenção e resolução administrativa de conflitos, nos termos da Lei n° 13.140, de 26 de junho de 2015."

Entendemos que o procedimento da autocomposição de conflitos é facultativo e não precisa necessariamente preceder eventual instauração de processo arbitral. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR116/493/495/RJ/MG, da BR116/101/RJ/SP, BR277/373/376/476 e PR- 418/423/427, da BR 040/MG (BH-JF), da BR-381/MG, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JFRIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 80, Protocolo nº 50500.025006/2022-41, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2022; Item 59, Protocolo nº 50500.089065/2022-66, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2022; Item 33, Protocolo nº 50500.183301/2023-00, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2023; Item 39, Protocolo nº 50500.028222/2024-65, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 04/2023; Item 33, Protocolo nº 50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; Item 51, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 56, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 36, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

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.

47. CONTRATO: CLÁUSULA 44.3.3 — CONTRATO: CLÁUSULA 44.3.3

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "44.3.3 A submissão à arbitragem, nos termos desta cláusula, não exime o Poder Concedente nem a Concessionária de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste Contrato."

Entendemos que, excepcionalmente, no caso de determinação provisória ou definitiva do tribunal arbitral ou do Poder Judiciário, via tutela de urgência anterior à instauração do tribunal arbitral, as atividades ou obrigações vinculadas à Concessão poderão ser interrompidas. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR116/493/495/RJ/MG, da BR116/101/RJ/SP, BR277/373/376/476 e PR- 418/423/427, da BR 040/MG (BH-JF), da BR-381/MG, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JFRIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 81, Protocolo nº 50500.025006/2022-41, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2022; Item 60, Protocolo nº 50500.089065/2022-66, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2022; Item 34, Protocolo nº 50500.183301/2023-00, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2023; Item 40, Protocolo nº 50500.028222/2024-65, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 04/2023; Item 34, Protocolo nº

50505.031766/2024-17, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; Item 52 Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 57, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 37, Protocolo 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

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.

48. CONTRATO: CLÁUSULA 16.7 — CONTRATO: CLÁUSULA 16.7

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

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

Entendemos que para definição dos prazos para atendimento às providências previstas na Cláusula 16.7, a ANTT levará em conta a complexidade das ações, em observância ao princípio da razoabilidade e considerando as diretrizes para exercício de uma regulação responsiva. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-381/MG, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 70, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; Item 53, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 58, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 38, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Conforme cláusula 16.7.1 do Contrato, o prazo será concedido pela ANTT de forma compatível com a obrigação a ser realizada. A Agência terá como norte não só o princípio da razoabilidade, mas também outros princípios, tais como o da impessoalidade, o da legalidade e o da eficiência, além de avaliar o caso concreto e considerar as diretrizes de regulação responsiva.

49. CONTRATO: CLÁUSULA 19.6.7 — CONTRATO: CLÁUSULA 19.6.7

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "19.6.7 Os valores reajustados da Tarifa de Pedágio serão autorizados mediante publicação de ato específico da ANTT no DOU"..

Entendemos que eventuais atrasos na publicação da resolução da ANTT para autorização dos reajustes tarifários, por motivo não imputável à Concessionária, ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-381/MG, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná e da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro). Veja-se:

"Resposta: Sim, o entendimento está correto. Os atrasos referentes aos reajustes e revisões da tarifa de pedágio não imputáveis à Concessionária poderão ser considerados como Fato da Administração, risco alocado ao Poder Concedente na forma da cláusula 22.2.3 (v) do Contrato". (Item 77, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; Item 54, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; e Item 59, Protocolo 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025). "Resposta: Sim, o entendimento está correto. Eventuais atrasos na publicação da resolução da ANTT que autoriza os reajustes tarifários, quando não imputáveis à Concessionária, configuram hipótese apta a ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro contratual, por meio do mecanismo do Fator C, nos termos das disposições contratuais e regulatórias aplicáveis." (Item 39, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Eventuais atrasos na publicação da resolução da ANTT que autoriza os reajustes tarifários, quando não imputáveis à Concessionária, configuram hipótese apta a ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro contratual, por meio do mecanismo do Fator C, nos termos das disposições contratuais e regulatórias aplicáveis.

50. CONTRATO: CLÁUSULA 19.6.3 — CONTRATO: CLÁUSULA 19.6.3

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "19.6.3 Os efeitos das Revisões Extraordinárias e Quinquenais deverão ser aplicados sobre a Tarifa de Pedágio concomitantemente com os da Revisão Ordinária."

Entendemos que o intervalo temporal entre a data da decisão emitida no âmbito da Revisão Extraordinária ou Quinquenal e a data da Revisão Ordinária em que haverá a aplicação de seus efeitos sobre a tarifa será considerado na apuração do montante de reequilíbrio durante as Revisões Extraordinárias e Quinquenais. Está correto o entendimento?

Reforçamos que a ANTT já confirmou o entendimento em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR 163/369/467 e PR 158/317/467/977/978 (Rodovias do Paraná – Lote 5) - Edital de Concessão nº 03/2025 (Protocolo 50500.042416/2025-07, item 37, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2025)

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

51. CONTRATO: CLÁUSULA 22 — MATRIZ DE RISCOS DA MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO; CLÁUSULA 22

A despeito da omissão na matriz de riscos da Minuta do Contrato de Concessão, entendemos que eventual variação dos investimentos e custos excedentes relacionados às obras e aos serviços da Concessão não será considerada como risco da Concessionária se decorrente de eventos cujo risco tenha sido alocado ao Poder Concedente. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-381/MG, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná e da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO). Veja-se:

"Resposta: Sim, o entendimento está correto, ressalvadas as hipóteses de compartilhamento e o disposto na cláusula 21.1.5." (Item 92, Protocolo nº 50505.031520/2024- 37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; Item 56, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; e Item 61, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025). "Resposta: Sim, o entendimento está correto, ressalvadas as hipóteses de compartilhamento e o disposto na cláusula 22.1.5." (Item 41, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto, ressalvadas as hipóteses de compartilhamento e o disposto na cláusula 22.1.5.

52. CONTRATO: CLÁUSULA 32 — CONTRATO: CLÁUSULA 32

A despeito da omissão na Minuta do Contrato de Concessão, entendemos que será declarada nula a intervenção na Concessão que, comprovadamente, não observe os pressupostos legais e regulamentares. Em vista da nulidade os serviços retornarão imediatamente à Concessionária. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-381/MG, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná; da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 97, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; Item 57, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; e Item 62, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 42, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

53. CONTRATO: CLÁUSULAS 22.7.1, 22.7.2, 22.8. E 37.2 — MINUTA DE CONTRATO: CLÁUSULAS 22.8. E 37.2

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "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.

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

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

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 2% (dois por cento) da Receita Tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão: (i) riscos residuais, conforme estabelecido na subcláusula 22.7;

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

Com base nessas disposições e considerando o caráter inovador e imprevisível da categoria dos riscos residuais, entendemos que a limitação à decretação de caducidade deve considerar, além do inadimplemento por eventos decorrentes de riscos atribuídos ao Poder Concedente, conforme Cláusula 37.2, o inadimplemento da Concessionária decorrente de materialização de riscos residuais, considerando que estes estão sujeitos ao mecanismo de compartilhamento previsto na Cláusula 22.8. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-381/MG, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota

do Agro) (Item 100, Protocolo nº 50505.031520/2024-37, Ata Complementar de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 01/2024; Item 58, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 63, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 43, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

A limitação à decretação de caducidade estabelecida na cláusula 37.2 deve considerar todos os eventos de riscos atribuídos ao Poder Concedente, inclusive os decorrentes de materialização dos riscos residuais. Contudo, a Concessionária deverá demonstrar que o seu inadimplemento é resultante desse risco assumido pelo Poder Concedente.

54. ANEXO 5 DO CONTRATO: CLÁUSULA 2.5 — ANEXO 5 DO CONTRATO: CLÁUSULA 2.5; APLICAÇÃO DO FATOR D

De acordo com o Anexo 5 do Contrato, referente aos Desconto e Acréscimo de Reequilíbrio: "2.5 Para cada ano do Prazo de Concessão, à exceção do último, o Desconto de Reequilíbrio será calculado pelo somatório dos percentuais relativos às atividades não cumpridas ou suprimidas das Tabelas I, II e III deste Anexo, produzindo efeito na Revisão Ordinária subsequente ao que for constatado o seu não atendimento.

2.5.1 Os percentuais previstos serão multiplicados pelos percentuais inexecutados. A apuração desses percentuais ocorrerá a partir do término do prazo estipulado no PER e terá como base o detalhamento de execução física aprovado pela ANTT. Incidirá sobre os percentuais pré-fixados o Coeficiente de Ajuste Temporal previsto neste Anexo.

2.5.3 O percentual relativo ao Desconto de Reequilíbrio – Fator D será calculado de acordo com a seguinte fórmula: (...) Pli é o percentual não concluído da obra ou serviço i;"

Com isso, entendemos que a dinâmica referente à aplicação do Fator D foi aprimorada nos últimos projetos da ANTT em relação à prática anterior da Agência, com o objetivo salutar de que se realize uma incidência proporcional do Fator D à parcela de obras efetivamente não realizada no período ou, em outros termos, a fim de que o Fator D incida somente sobre o investimento não realizado, considerando, assim, as parcelas de execução parcial.

Para tanto, foi criado o "Pli", mencionado acima dentre os parâmetros da fórmula de apuração do Fator D. Esse novo componente buscará ajustar a aplicação do Fator D para que incida apenas sobre a parcela efetivamente não executada das obras sob responsabilidade da Concessionária, de modo que, para a parcela de obras não concluída no período de apuração, seja definido o percentual da referida obra que não foi executado (investimento não realizado), ajustando a incidência do Fator D apenas a esta exata parcela não realizada.

Com isso, entendemos que não se considerará a incidência do Fator D sobre toda a obra não concluída (por exemplo, sobre todo um quilômetro não entregue ao tráfego), mas apenas à exata proporção da obra que não tenha sido realizada. Assim, a parcela da obra parcialmente executada será desconsiderada da aplicação do Fator D, enquanto o percentual não realizado da obra inconcluída sofrerá os efeitos do Fator D. Está correto o entendimento?

Em caso negativo, favor esclarecer de forma pormenorizada o conceito a ser adotado e a forma de aplicação do Fator D.

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em reposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito da licitação dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 10, Protocolo nº 50500.176022/2024-62, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 65, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de

Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 44, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

O entendimento está correto. Para fins de aplicação do Fator D, serão considerados os percentuais de execução física da obra ou serviço apurados pela ANTT, de modo que o desconto incidirá proporcionalmente sobre a parcela não executada.

55. CONTRATO: CLÁUSULAS 8.7.2 E 8.7.3 — CONTRATO: CLÁUSULAS 8.7.2 E 8.7.3; FLUXO DE CAIXA MARGINAL

A Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: "8.7.2 As obras serão transferidas à Concessionária, juntamente com os demais bens integrantes do respectivo segmento, após sua conclusão total ou parcial. (...) (ii) Obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução de investimentos realizados pelo Poder Concedente poderão ser atribuídos à Concessionária, devendo ser realizada a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal.

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

Com base nesses dispositivos, favor confirmar o entendimento de que eventuais investimentos adicionais, a serem realizados pela Concessionária para adequação de obras transferidas à sua responsabilidade durante a Concessão aos parâmetros e especificações do PER, serão sujeitos a reequilíbrio econômico-financeiro, por meio de Fluxo de Caixa Marginal.

A ANTT confirmou esse entendimento em reposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito da licitação dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro). Veja-se:

"Resposta: Sim, contanto que não se enquadre na hipótese disposta na subcláusula 4.2 da Minuta do Contrato de Concessão: "Os custos advindos das adequações e complementações das obras executadas pelo Poder Concedente e por outros entes públicos antes da Data da Assunção, inclusive aquelas não concluídas e cujo cumprimento se faça necessário ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER, não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato." (Item 8, Protocolo nº 50500.176022/2024-62, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 66, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 45, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

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

56. CONTRATO: CLÁUSULAS 6.3.4 E 6.3.5 — MINUTA DO CONTRATO: CLÁUSULAS 6.3.4, 6.3.5 E 6.2

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

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

Em vista disso, favor confirmar o entendimento de que o eventual emprego de recursos para realização de medidas de reassentamento com vistas ao atendimento das obrigações da Cláusula 6.2 pela Concessionária deverão guardar proporcionalidade com os valores que seriam pagos a título de indenização, observado o disposto na Cláusula 6.3.4.

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em reposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito da licitação dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 6, Protocolo nº 50500.176022/2024-62, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 67, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 46, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto, vide subcláusula 6.3.5.

57. CONTRATO: CLÁUSULA 6.2.3 — CONTRATO: CLÁUSULA 6.2.3

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

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito da licitação dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 52, Protocolos nº 50505.131685/2024-16, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 5/2024; Item 70, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 47, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

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

58. CONTRATO: CLÁUSULAS 28.6 E 28.8 — CONTRATO: CLÁUSULAS 28.6 E 28.8; ANEXO 5

De acordo com a Minuta do Contrato de Concessão: "28.6 Sem prejuízo de outras ações fiscalizatórias, a apuração anual que resultar no Indicador de Inexecução Acumulada (IIA) acima do percentual de 20% (vinte por cento), conforme a tabela de indicação de caducidade da subcláusula 37.1.14, obrigará a Concessionária, exceto manifestação contrária pela ANTT, a: (...)

28.8 As restrições da subcláusula 28.6 passarão a vigorar a partir da Revisão Ordinária que apurou o descumprimento do IIA e perdurarão até que nova apuração demonstre estarem superadas as condições que levaram a Concessionária a tais imposições."

Entendemos que, para fins de cálculo do IIA, só serão considerados os descontos previstos no Anexo 5 cuja incidência tenha sido causada por ação ou omissão da Concessionária, excluindo-se aqueles materializados por ação ou omissão do Poder Concedente ou de terceiros. Está correto nosso entendimento?

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 69, Protocolos nº 50505.131685/2024-16, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital

de Concessão nº 5/2024; Item 73, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 49, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está parcialmente correto. Serão descontados do cálculo do Indicador de Inexecução Acumulada (IIA), para fins da aplicação da cláusula 28.6, apenas as parcelas do Fator D resultantes dos eventos decorrentes de riscos atribuídos ao Poder Concedente.

59. CONTRATO: CLÁUSULA 4.2.3 — CONTRATO: CLÁUSULA 4.2.3; RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

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

Entendemos que não haverá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apenas em relação às obras já previstas no PER. O entendimento está correto?

A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro). Veja-se:

"Respostas: Sim, o entendimento está correto. As obras que se encontram nessa situação terão previsão de execução no PER e no Contrato, e por isso não serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Se a obra em andamento estiver contemplada no PER (isto é, seus custos e escopo já foram considerados nos estudos de viabilidade e no fluxo de caixa do contrato), então não caberá pleito de reequilíbrio. Caso a obra não esteja prevista no PER ou tiver escopo que extrapole o efetivamente considerado no PER, poderá haver, em tese, fundamento para discussão de eventual reequilíbrio, caso essa assunção afete o balanço econômico-financeiro do contrato" (Item 75, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 50, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. A cláusula 4.2.3 não estabelece como parâmetro de aplicação do Reequilíbrio a previsão ou não da obra no PER. O marco jurídico estabelecido pela cláusula é a vigência do contrato, e o marco temporal é aquele relativo à publicação do Edital.

60. CONTRATO: CLÁUSULA 8.3.3 PER VOLUME I: ITEM 3.2.2 — CONTRATO: CLÁUSULA 8.3.3; PER VOLUME I: ITEM 3.2.2; APLICAÇÃO DE FATOR D

Com relação às Obras de Melhorias previstas no PER, tem-se na redação da Cláusula 8.3.3 que "A ANTT poderá aprovar, caso a caso, a alteração do tipo de solução de melhoria prevista no PER e/ou seu deslocamento, desde que seja mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução e localização não apresentem maior impacto socioambiental."

No Item 3.2.2. do PER menciona-se que "Alterações de tipo de dispositivo ou sua localização serão previamente solicitados à ANTT para análise, e sua aprovação não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro."

Entendemos que, ao aprovar a alteração proposta pela Concessionária por meio de uma solução não inferior e que atenda os objetivos do PER, não caberá aplicação de Fator D pela alteração do tipo e/ou localização da melhoria. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, BR040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro). Veja-se:

"Resposta: O entendimento está correto para a hipótese proposta. Não incidirá o Fator D para casos em que tenha havido alteração do tipo de obra de melhoria prevista no PER e/ou seu deslocamento, desde que seja mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução e localização não apresentem maior impacto socioambiental, considerando a entrega das obras nos prazos e parâmetros previstos no PER." (Item 9, Protocolo nº 50505.131674/2024-28, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 5/2024; Item 77, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 51, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

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

61. ANEXO 10 DO CONTRATO: ITEM 7.2, (II) — ANEXO 10 DO CONTRATO: ITEM 7.2, (II); CONTAS DA CONCESSÃO

Entendemos que a Concessionária não será responsável por quaisquer tributos incidentes sobre os valores depositados nas Contas da Concessão, enquanto permanecerem depositados. O entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro). Veja-se:

"Resposta: Sim, o entendimento está correto. Os tributos oriundos dos rendimentos aplicados nos Investimentos Permitidos, serão deduzidos por meio da própria conta de administração." (Item 62, Protocolo nº 50505.131678/2024-14, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 5/2024; Item 79, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 53, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

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

62. CONTRATO: CLÁUSULA 22.5.1.V — CONTRATO: CLÁUSULA 22.5.1.V

De acordo com a Minuta do Contrato de Concessão: "22.5.1 A Concessionária assume integral e exclusivamente a responsabilidade pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, os quais, caso ocorram, não serão considerados como causa de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato: (...) (v) alterações nos procedimentos, métodos, regras e instrumentos para o fornecimento de dados e informações relativos à operação do Sistema Rodoviário, inclusive quanto à tecnologia a ser utilizada, mesmo quando determinadas pela ANTT."

Contudo, nos termos da Lei Federal nº 8.987/1995, a alteração unilateral realizada pelo Poder Concedente que afete o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato enseja sua revisão. Dessa forma, favor confirmar o entendimento de que, havendo determinação pela ANTT de implementação de nova tecnologia para atendimento de procedimentos regulatórios, métodos, regras e instrumentos para o fornecimento de dados e informações que impacte os custos da Concessionária, deverá haver reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento no âmbito do projeto da BR040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro). Veja-se:

"Resposta: O entendimento está parcialmente correto. A subcláusula 21.5.1 (v) elenca como custos alocados à Concessionária aqueles relacionados a procedimentos, métodos, regras e instrumentos para o fornecimento de dados e informações relativos à operação do Sistema Rodoviário, e não aqueles relacionados à implementação de novas tecnologias que envolvam a aquisição de novos equipamentos e a realização de investimentos não previstos, que poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro" (Item 27, Protocolo nº 50505.011326/2025-16, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 53, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

A subcláusula 22.5.1(v) atribui expressamente à Concessionária os riscos relacionados a alterações nos procedimentos, métodos, regras e instrumentos para o fornecimento de dados e informações relativos à operação do Sistema Rodoviário, inclusive quanto à tecnologia a ser utilizada, mesmo quando determinadas pela ANTT.

Essa disposição deve ser interpretada em conjunto com o regime de alocação de riscos do Contrato e com o art. 9º, § 4º, da Lei nº 8.987/1995, segundo o qual a alteração unilateral do contrato que afete seu equilíbrio econômico-financeiro inicial enseja o correspondente restabelecimento.

Nesse sentido, a mera determinação da ANTT para adoção de nova tecnologia, ainda que implique custos adicionais, não assegura, por si só, o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro, sobretudo quando a exigência estiver abrangida pelos riscos expressamente assumidos pela Concessionária ou corresponder à evolução dos procedimentos e instrumentos necessários à adequada prestação do serviço.

Por outro lado, a subcláusula 22.5.1(v) não deve ser interpretada como afastamento absoluto do dever de recomposição em qualquer hipótese. Caso a determinação administrativa imponha obrigações ou investimentos que ultrapassem o risco contratualmente alocado à Concessionária, será necessário examinar a natureza e a extensão da alteração, sua compatibilidade com o objeto originalmente contratado e os impactos econômicos efetivamente demonstrados, à luz das demais disposições contratuais e da legislação aplicável.

63. CONTRATO: CLÁUSULA 7.4 — CONTRATO: CLÁUSULA 7.4

A Minuta do Contrato de Concessão prevê que: "7.4 Admitem-se soluções alternativas, mediante aprovação da ANTT, desde que preservado grau igual ou superior de funcionalidade e de segurança viária em relação às soluções originalmente previstas no Contrato, não cabendo qualquer pleito de reequilíbrio econômico-financeiro em função destas alterações."

Nesse sentido, entendemos que:

1 - Caso a Concessionária apresente um projeto com solução alternativa, e comprove que foi preservado o grau pelo menos igual de funcionalidade e de segurança viária, em relação às soluções originalmente previstas no Contrato, entendemos que a ANTT aprovará objetivamente a solução apresentada. Está correto o entendimento?

2 - Está correto entender que a ANTT incentivará inovações e não se oporá a soluções alternativas proposta pela Concessionária que tragam melhorias para sua estratégia de viabilidade econômica, desde que preservado o grau pelo menos igual de funcionalidade e de segurança viária, em relação às soluções originalmente previstas no Contrato, desde que seja por conta e risco da Concessionária?

3 - Caso no projeto de solução alternativa apresentado pela Concessionária, a engenharia adotada promova redução de investimento, atual na implantação ou futuro em suas manutenções, por ser uma alteração por sua conta e risco, entendemos que também não caberá qualquer pleito de reequilíbrio econômico-financeiro contra a Concessionária em função destas alterações, ficando eventual benefício a seu favor. Está correto o entendimento?

Ressalta-se que a ANTT confirmou esses entendimentos no âmbito do projeto da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro), ao afirmar que "Todos os entendimentos (a, b e c) estão corretos" (Item 34, Protocolo nº 50505.011340/2025-10, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 55, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

O entendimento do questionamento 1) está parcialmente correto, a solução alternativa passará por análise da ANTT visando sua aprovação. Os entendimentos 2 e 3 estão corretos, desde que a solução alternativa seja aprovada pela ANTT nos termos da subcláusula 7.4, não cabendo qualquer reequilíbrio econômico-financeiro.

64. CONTRATO: CLÁUSULA 19.1.1 — CLÁUSULA 19.1.1 DA MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO; TRABALHOS INICIAIS

Em relação aos requisitos previstos para o início da cobrança nas novas praças de pedágio, conforme Cláusula 19.1.1 da Minuta do Contrato de Concessão, entendemos que caso as metas do Trabalhos Iniciais não possam ser cumpridas por eventos não imputáveis à Concessionária, isso não a impedirá de dar início à referida cobrança. Está correto o nosso entendimento?

Sobre o tema, a ANTT firmou o seguinte entendimento no âmbito do projeto da BR040/495/MG/RJ (JF-RIO) da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro): "Resposta: O entendimento está parcialmente correto. Caso as metas dos Trabalhos Iniciais não possam ser cumpridas por materialização de eventos de riscos não alocados à concessionária, os impactos financeiros deverão ser tratados na forma do contrato. Nesse caso, a ANTT poderá autorizar o início da cobrança para evitar ou reduzir impactos no fluxo de caixa da concessão. De toda forma, as regras de recomposição do equilíbrio econômico atrelado aos eventos de risco serão garantidas". (Item 61, Protocolo nº 50505.011340/2025-20, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 56, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Caso as metas dos Trabalhos Iniciais não possam ser cumpridas por materialização de eventos de riscos não alocados à Concessionária, os impactos financeiros deverão ser tratados na forma do contrato. Nesse caso, a ANTT poderá autorizar o início da cobrança para evitar ou reduzir impactos no fluxo de caixa da concessão. De toda forma, as regras de recomposição do equilíbrio econômico atrelado aos eventos de risco serão garantidas.

65. CONTRATO: CLÁUSULA 22.1.2. — CLÁUSULA 22.1.2 DA MINUTA DO CONTRATO

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/ou 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."

Favor esclarecer qual a regulamentação aplicável para caracterização dos efeitos extraordinários com base em tratamento estatístico, nos termos da Cláusula 22.1.2.i acima.

RESPOSTA:

O tratamento estatístico para determinação dos efeitos extraordinários ainda será regulamentado pela ANTT. Enquanto não for regulamentado, trazendo critérios e premissas, as bases da análise estatística a ser empreendida para identificar a extraordinariedade deverá ser definida diante do caso concreto.

66. CONTRATO: CLÁUSULA 19.4 E 19.5 — CONTRATO: CLÁUSULA 19.4 E 19.5

Entendemos que é possível solicitar reequilíbrio econômico-financeiro (positivo ou negativo) decorrente da adoção do Sistema de Livre Passagem, em razão de diferenças nos custos de implantação, operação e riscos de inadimplência em comparação ao modelo tradicional de praça. Está correto o nosso entendimento?

Ressaltamos que a ANTT já confirmou esse entendimento no âmbito do projeto da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro), item 24 do Protocolo nº 50505.030845/2025-83.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Nesse caso, deve-se considerar a Deliberação ANTT nº 69, de 13 de fevereiro de 2025.

67. CONTRATO: CLÁUSULAS 19.1.1, 19.1.3, 19.1.4 E 19.1.5 — CONTRATO: CLÁUSULAS 19.1.1, 19.1.3, 19.1.4 E 19.1.5

A Minuta do Contrato de Concessão estabelece que: "19.1.1 A cobrança da Tarifa de Pedágio somente poderá ter início após, cumulativamente: (...)

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

19.1.4 Na hipótese de as obras e serviços necessários à conclusão dos Trabalhos Iniciais não atenderem ao estabelecido no PER ou apresentarem Vícios Construtivos, a ANTT notificará a Concessionária, indicando as exigências a serem cumpridas no prazo de até 10 (dez) dias contados da elaboração do Termo de Vistoria.

19.1.5 Atendidos os requisitos previstos, a ANTT expedirá, em até 10 (dez) dias, ato autorizativo para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio pela Concessionária."

Com base nos dispositivos acima, entendemos que se atendidas as obrigações previstas de forma cumulativa, preenchidos os requisitos previstos e cumpridas eventuais exigências necessárias pela Concessionária, conforme regramento acima, a ANTT expedirá (1) o Termo de Vistoria em até 1 mês da data de recebimento da solicitação pela Concessionária; e (2) o ato autorizativo em até 10 dias da comprovação do atendimento dos requisitos para início da cobrança da Tarifa de Pedágio pela Concessionária. Estão corretos os entendimentos?

Salientamos que a ANTT confirmou esse entendimento no âmbito dos projetos dos Lotes 3 e 6 do Paraná (item 7 do Protocolo nº 50500.176019/2024-49 e item 7 do Protocolo nº 50500.176021/2024-18).

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Atendidas as obrigações previstas de forma cumulativa, preenchidos os requisitos contratuais e cumpridas eventuais exigências indicadas, a ANTT expedirá: (1) o Termo de Vistoria em até 1 (um) mês a contar da data de recebimento da solicitação da Concessionária; e (2) o ato autorizativo em até 10 (dez) dias da comprovação do atendimento de todos os requisitos necessários para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio.

68. PER VOLUME I: ITEM 3.4.5.1, "1" — PER VOLUME I: ITEM 3.4.5.1, "1"

Entendemos que, para fins de mitigação do risco de perda de tráfego da Concessão em razão de rotas de fuga, a Concessionária poderá propor para aprovação do Poder Concedente, justificadamente, a alteração de posição de praça de pedágio em distância superior a 5km, ou, ainda, a implementação de praças de bloqueio. Está correto o entendimento?

Reforçamos que a ANTT já confirmou o entendimento em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-272/369/376/PR e PR 182/272/317/323/444/862/897/986 (Rodovias do Paraná – Lote 4) - Edital de Concessão nº 03/2025 (Protocolo 50500.042417/2025-43, item 21, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2025).

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. De acordo com o PER Volume I, item 3.4.5.1, Item 2, caso a concessionária julgue conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, além dos 5 km, deverá submeter à ANTT, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto local que justifique a alteração da localização da praça de pedágio.

69. PER VOLUME I: ITEM 3.1.4 — PER VOLUME I: ITEM 3.1.4; CRONOGRAMAS E OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA

O Item 3.1.4 do PER Volume I trata de cronogramas e das obrigações da Concessionária envolvendo o Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs). Contudo, o documento é omisso quanto a intervenções provocadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros com potenciais impactos ao referido Sistema.

Em vista disso, entendemos que eventuais impactos ao Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes devidamente comprovados e decorrentes de alterações, prejuízos e intervenções feitas ou causadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?

A ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito dos projetos da BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro) (Item 152, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; Item 38, Protocolo nº 50500.176022/2024-18, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 38, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 24, Protocolo 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Para que a Concessionária faça jus a eventual reequilíbrio econômico-financeiro, as eventuais alterações, prejuízos e intervenções feitas ou causadas por terceiros nas bacias de contribuição dos bueiros deverão ser devidamente comprovadas e submetidas à análise da ANTT.

70. PER VOLUME I: ITEM 3.1.4 — PER VOLUME I: ITEM 3.1.4

O Item 3.1.4 do PER Volume I trata de cronogramas e das obrigações da Concessionária envolvendo o Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs). Contudo, o documento é omisso quanto aos riscos decorrentes da possível insuficiência de capacidade hidráulica dos bueiros já implantados na rodovia, bem como quanto à responsabilidade pelos custos relacionados à ampliação dos bueiros em decorrência dessa situação.

Em vista disso, considerando que não há previsão ou listagem no PER dos bueiros cuja capacidade hidráulica está inadequada e que nas visitas técnicas não é factível identificar situações como estas, entendemos que a incapacidade hidráulica dos bueiros será tratada como vício oculto, de modo que os custos de ampliação, reparação e manutenção desses vícios, caso reclamados em até 5 anos contados da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento recentemente em resposta a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos BR-040/GO/MG - Rota dos Cristais, da Rota do Zebu, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT

– CN2 (Rota do Agro) (Item 153, Protocolo nº 50505.031811/2024-25, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 02/2024; Item 38, Protocolo nº 50500.176019/2024-49, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024; Item 39, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 25, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Não, o entendimento não está correto. O item 3.1.4 do PER Volume I prevê obrigações de recuperação, restauração e adequação do sistema de drenagem e das OACs, incluindo ações voltadas à melhoria de seu funcionamento. Além disso, nos termos das cláusulas 2.5 e 2.6 do Edital, cabe às proponentes avaliar as condições do Sistema Rodoviário e os riscos associados aos ativos existentes, inclusive quanto à capacidade hidráulica dos bueiros. Assim, a eventual insuficiência hidráulica não caracteriza, por si só, vício oculto passível de reequilíbrio econômico-financeiro. Situações excepcionais que demandem intervenções de vulto considerável poderão ser analisadas individualmente pela ANTT.

71. PER VOLUME I: ITEM 3.1.8 — PER VOLUME I: ITEM 3.1.8

Entendemos que a responsabilidade da Concessionária pela manutenção e pelos custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos não se aplica às instalações das Unidades Operacionais e Delegacias da Polícia Rodoviária Federal, tendo à União a responsabilidade do seu custeio. Está correto o entendimento?

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, da BR-040/495/MG/RJ (JF-RIO) e da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro). Veja-se: "Resposta: Sim, o entendimento está correto. Não será obrigação da Concessionária a manutenção de Unidades Operacionais ou delegacias da PRF, de acordo com a diretriz de Política Pública do Ministério dos Transportes" (Item 19, Protocolo nº 50505.131674/2024-28, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 5/2024; Item 78, Protocolo nº 50500.008139/2025-03, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 1/2025; e Item 52, Protocolo nº 50500.029192/2025-30, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento, Edital de Concessão nº 2/2025).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. Não será obrigação da Concessionária a manutenção de Unidades Operacionais ou delegacias da PRF, de acordo com a diretriz de Política Pública do Ministério dos Transportes

72. PER VOLUME II: ITEM 3.4.A — CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO OPERACIONAL DO ITEM 3.4.A. DO PER VOLUME II, TABELA 60

De acordo com a Tabela 60 - Cronograma de Implantação Operacional do item 3.4.A. do PER Volume II, caberá à Concessionária implementar os seguintes serviços e sistemas no prazo de 6 (seis) meses para fins de atendimento ao cronograma de implantação operacional:

"3.4.3.2 SIT - Serviço de Inspeção de Tráfego; 3.4.3.3 APH - Atendimento Pré-Hospitalar - Ambulância Tipo C; 3.4.3.4 Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Leve; 3.4.3.4 Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Pesado; 3.4.3.5 Serv. de Atend. a Demais Incidentes - CA Pipa; 3.4.3.5 Serv. de Atend. a Demais Incidentes - CA Apr. de Animais; 3.4.4.1 Sistemas de Comunicação; 3.4.4.1 Site na Internet; 3.4.4.2 Sistema de Informações aos Usuários; 3.4.4.3 Sistema de Manifestações dos Usuários; e 3.4.7.1 Rede de Dados".

Ocorre que, considerando as melhores práticas do setor e a realidade do Sistema Rodoviário, o prazo de seis meses concedido para implantação e operacionalização dos serviços acima se mostra exíguo face à quantidade de serviços a serem disponibilizados e a complexidade de sua implantação em todo o Sistema Rodoviário. Ressalta-se que mesmo em concessões rodoviárias de menor extensão situadas na região, o prazo concedido para o início da operação de serviços semelhantes costuma ser de nove meses, como no caso da concessão da Rodovia Estadual MS-306.

Nesse sentido, com base no princípio da razoabilidade, entendemos que, se demonstrado no caso concreto que não é possível atender ao prazo de seis meses previsto na Tabela 60 para implantação dos serviços mencionados, em virtude da falta de insumos, equipamentos, atrasos não imputáveis à Concessionária, entre outras situações similares, o referido prazo poderá ser alterado, excepcionalmente, para nove meses, de forma que a Concessionária consiga viabilizar o atendimento ao escopo de implantação operacional previsto no PER sem causar prejuízos relevantes ao cronograma da Concessão. Está correto o entendimento?

Ressalta-se que a ANTT, em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro), estabeleceu o entendimento de que "Situações excepcionais relacionadas a escassez de insumos ou serviços na região de implantação do projeto deverão ser levadas para a gestão contratual e serão analisadas considerando as condições de compartilhamento de risco definidas no contrato de concessão." (Protocolo nº 50500.029227/2025-31, item 19, Edital de Concessão nº 02/2025).

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Situações excepcionais relacionadas a escassez de insumos ou serviços na região de implantação do projeto deverão ser levadas para a gestão contratual e serão analisadas considerando as condições de compartilhamento de risco definidas no contrato de concessão, contudo, eventuais postergações no início dos serviços poderão também ensejar a aplicação das medidas previstas para o reequilíbrio econômico financeiro do contrato.

73. ANEXO 14 DO CONTRATO: CLÁUSULA 2.3.4 — ANEXO 14 DO CONTRATO: CLÁUSULA 2.3.4

De acordo com o Anexo 14 do Contrato de Concessão: "2.3.4. O VEQRA do ano de concessão "t" (VEQRAt) corresponde ao somatório de: (i) valores do VEQ total realizado (VEQRT) do ano

2 ao ano "t"; e (ii) valores da Diferença de Demanda Compartilhada (DVEQ) do ano 2 ao ano "t-1", conforme fórmula a seguir:

(contém imagem)

Em que: i é o índice associado a cada ano de concessão; t representa o ano de concessão; VEQRTi representa o VEQ total realizado, correspondendo à soma dos VEQs realizados em todas as praças de pedágio no respectivo ano DVEQ, conforme definição apresentada na subcláusula 2.3.5, sendo DVEQ0 = 0"

Favor esclarecer se o volume de tráfego considerado para a avaliação comparativa com os valores da "Tabela 1 - Volume Equivalente de Referência por ano civil" e eventual aferição de Diferença de Demanda Compartilhada deverá ser consolidado com base em todo o Sistema Rodoviário. É dizer, caso uma das praças de pedágio esteja performando abaixo do estimado, mas as outras estejam performando acima, entendermos que haverá uma compensação da performance da praça com baixo tráfego considerando o volume consolidado do Sistema Rodoviário. Caso contrário, devemos considerar o volume de tráfego observado em cada uma das praças para apuração de eventual compensação do Mecanismo? Favor esclarecer qual racional deverá ser adotado para fins de aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda.

Ressalta-se que a ANTT, em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-060/364/6O/MT – CN2 (Rota do Agro), estabeleceu o entendimento de que "O volume de tráfego deve ser considerado em todo o sistema rodoviário concedido. A compensação é aferida com base no total consolidade e não individualmente por praça. Portanto, eventuais quedas de tráfego em uma ou mais praças poderão ser compensadas por desempenhos superiores em outras praças, uma vez que a avaliação se dá sobre a base agregada do Sistema" (Protocolo nº 50500.029227/2025-31, item 20, Edital de Concessão nº 02/2025).

RESPOSTA:

O entendimento continua válido para o caso do Lote CN3. Ou seja, o volume de tráfego deve ser considerado em todo o sistema rodoviário concedido. A compensação é aferida com base no total consolidado (e não individualmente por praça). Eventuais quedas de tráfego em uma ou mais praças poderão ser compensadas por desempenhos superiores em outras praças, uma vez que a avaliação se dá sobre a base agregada do Sistema.

74. CONTRATO: CLÁUSULA 19.7 ANEXOS 11, 12, 14 E 15 DO CONTRATO — CONTRATO: CLÁUSULA 19.7 ANEXOS 11, 12, 14 E 15 DO CONTRATO

Em caso de atrasos não imputáveis à Concessionária para a efetivação das compensações decorrentes do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, do Mecanismo de Compartilhamento de Risco Cambial, do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, e da compensação de DUF, a Concessionária terá direito a reequilíbrio econômico-financeiro. Está correto o entendimento?

Reforçamos que a ANTT já confirmou o entendimento em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR-153/277/369/PR e PR-092/151/239/407/408/411/508/804/855 (Rodovias do Paraná – Lote 2) - Edital de Concessão nº 02/2023 (Procolo nº 50500.226091/2023-43, item 15, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto, desde que o fato imputável ao Poder Concedente tenha gerado materialidade dos seus efeitos. Ressalta-se que as compensações ocorrem em Revisão Ordinária, anual.

PROTOCOLO: 50500.060009/2026-54

Recebido em 07 de outubro de 2026 - 19:45:00

1. EDITAL: ITENS 8.9 E 11.3.X; CONTRATO: CLÁUSULA 22.3.2, 23.1.3, 23.2.1 E 23.3.2 — EDITAL: ITENS 8.9 E 11.3.X; CONTRATO: CLÁUSULA 22.3.2, 23.1.3, 23.2.1 E 23.3.2

De acordo com o Edital: "8.9. A Garantia da Proposta poderá ser executada nas hipóteses de inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão, mediante notificação, pela ANTT, às Proponentes inadimplentes e às respectivas seguradoras, assegurado o direito ao contraditório e ampla defesa, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital ou na Legislação, incluindo, mas

não se limitando às seguintes hipóteses: I. não apresentação ou apresentação da Proposta Econômica Escrita que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital;

11.3 A Proposta Econômica Escrita deverá considerar as seguintes premissas: (...) X. a legislação vigente na data da Proposta Econômica Escrita, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais."

A Minuta do Contrato de Concessão, por sua vez, dispõe que: "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.
(...)

23.1.3. Em caso de reconhecimento de mérito pela ANTT, os procedimentos e prazos para a efetivação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, inclusive parcial, dar-se-ão conforme estabelecido em regulamentação específica.
23.2.1. Os procedimentos e prazos para a efetivação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dar-se-ão conforme estabelecido em regulamentação da ANTT.
23.3.2. Na escolha do meio destinado a implementar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a ANTT levará em consideração, necessariamente, a periodicidade e o montante dos pagamentos vencidos e vincendos a cargo da Concessionária, relativos aos contratos de financiamento celebrados pela Concessionária para a execução do objeto do Contrato."
Em relação à Reforma Tributária, a ANTT confirmou entendimentos em projetos recentes de que "alterações na legislação tributária, inclusive decorrentes do processo de regulamentação da Reforma Tributária ainda em curso, serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro pelas formas previstas na Minuta do Contrato de Concessão, observada a exceção da legislação referente ao imposto sobre a renda, constante da Cl. 22.3.2, conforme entendimentos recentes da ANTT" (Protocolo nº 50505.011415/2025-62, Item 2, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão n° 01/2025; Protocolo nº 50505.085983/2024-19, Item 8, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2024; Protocolo nº 50500. 176019/2024-49, Item 1; Protocolo nº 50500.176022/2024- 18, Item 2, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão n° 05/2024).

Em relação ao procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro, o Contrato (i) determina que a ANTT considere, no âmbito do procedimento de reequilíbrio, os pagamentos vencidos e vincendos relativos aos contratos de financiamento da Concessionária (Cláusula 23.3.2) e (ii) remete à regulamentação da ANTT (Cláusulas 23.1.3 e 23.2.1).

Nesse sentido, a Instrução Normativa ANTT nº 33/2024 disciplina, em seus arts. 22 a 26, o Reequilíbrio Parcial de Natureza Cautelar, que "será aplicado quando houver necessidade urgente de mitigar impactos financeiros na concessão, com medidas destinadas a evitar danos maiores ao fluxo de caixa e à prestação dos serviços concedidos" (art. 23). Na avaliação da necessidade de Reequilíbrio Parcial de Natureza Cautelar, deverá ser considerado "I - o impacto nas contas da concessionária, incluindo a geração de fluxo de caixa livre negativo, comprometimento dos indicadores financeiros ou impacto em dívidas financeiras;" (art. 26, § 2º, I).

Considerando que (i) a criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, inclusive pela Reforma Tributária, é risco do Poder Concedente e enseja reequilíbrio; (ii) o Contrato remete o procedimento de reequilíbrio à regulamentação da ANTT; e (iii) a Instrução Normativa ANTT nº 33/2024 disciplina o Reequilíbrio Parcial de Natureza Cautelar, aplicável quando houver necessidade urgente de mitigar impactos financeiros na concessão, por decorrência lógica, o pedido de Reequilíbrio Parcial de Natureza Cautelar é aplicável no caso de impactos decorrentes da Reforma Tributária.

Dessa forma, entendemos que, caso a criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, inclusive em decorrência da Reforma Tributária, resulte em impactos financeiros na concessão, incluindo, por exemplo, a geração de fluxo de caixa livre negativo, o comprometimento dos indicadores financeiros e/ou impactos nas obrigações decorrentes dos contratos de financiamento celebrados para a execução do objeto do Contrato, será admissível a formulação de pedido de Reequilíbrio Parcial de Natureza Cautelar, nos termos da Instrução Normativa ANTT nº 33/2024 (ou norma que venha a substituí-la), sem prejuízo do pleito principal de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. As alterações na legislação tributária, inclusive aquelas decorrentes da Reforma Tributária, poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, observadas a alocação de riscos estabelecida no Contrato, a comprovação do impacto direto sobre a Concessão e a exceção relativa à legislação referente ao imposto sobre a renda, nos termos da Cláusula 22.3.2 da Minuta do Contrato de Concessão.

A eventual adoção de Reequilíbrio Parcial de Natureza Cautelar, contudo, não decorre automaticamente da ocorrência de alterações tributárias ou da identificação de impactos financeiros na Concessão. Sua aplicação deverá observar os requisitos e procedimentos previstos na Instrução Normativa ANTT nº 33/2024, ou em norma que venha a substituí-la, bem como as disposições contratuais aplicáveis.

Assim, eventual pedido de Reequilíbrio Parcial de Natureza Cautelar fundamentado em impactos decorrentes da Reforma Tributária poderá ser apresentado e analisado pela ANTT, desde que observados os requisitos contratuais e regulamentares pertinentes, sem prejuízo do processamento do pleito principal de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. O reconhecimento do direito à medida e sua implementação dependerão da análise das circunstâncias concretas, dos elementos probatórios apresentados e da decisão da autoridade competente, não constituindo a presente resposta garantia de deferimento do pedido.

2. CONTRATO: CLÁUSULA 23.5.4; ANEXO 5 DO CONTRATO: CLÁUSULAS 2.1, 2.5 E 4.2.1; ANEXO 6 DO CONTRATO — CONTRATO: CLÁUSULA 23.5.4; ANEXO 5 DO CONTRATO: CLÁUSULAS 2.1, 2.5 E 4.2.1; ANEXO 6 DO CONTRATO.

A Minuta do Contrato dispõe que: "23.5.4 Concessionária declara ter pleno conhecimento e reconhece que: (...) (iii) a variação do valor da Receita Bruta destinado aos Recursos Vinculados em decorrência da aplicação do Desconto de Reequilíbrio ou Acréscimo de Reequilíbrio não constitui penalidade contratual ou receita adicional, mas mecanismo para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato;"

De acordo com o Anexo 5 do Contrato: "2.1 O Desconto de Reequilíbrio não constitui espécie de penalidade imposta à Concessionária, mas sim mecanismo para compensar os usuários do Sistema Rodoviário. Pressupõe que, se o serviço público prestado na Concessão estiver em desconformidade com as condições estabelecidas no Contrato e no PER, tal serviço não deve ser remunerado em sua integralidade. Trata-se de mecanismo preestabelecido e pactuado entre as Partes no Contrato, visando à manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro para os casos de não atendimento das metas do PER ou da supressão de investimentos da Frente de Obras, da Frente de Serviços Estruturais e da Frente de Serviços Operacionais, em consonância com os seus respectivos Parâmetros Técnicos.

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

(...)

4.2.1 O Fator D será aplicado enquanto perdurar a inexecução, a partir da sua incorporação por meio de Revisão Ordinária."

No que se refere à aplicação do Fator D, apresentam-se os exemplos ilustrativos abaixo, considerando, apenas para fins de simplificação, que o Ano de Concessão coincide com o ano civil e que a Revisão Ordinária ocorre em julho de cada ano.

Exemplo 1 - Conclusão após a Revisão Ordinária em que o Fator D foi incorporado:
(a) Obra com conclusão prevista no PER para o Ano de Concessão 4;
(b) Ao final do Ano de Concessão 4 (dezembro), a obra não foi concluída, sendo constatado o seu não atendimento;
(c) Na Revisão Ordinária de julho do Ano de Concessão 5, o Fator D correspondente é incorporado à Alíquota RV;
(d) A obra é concluída em setembro do Ano de Concessão 5, dois meses após a Revisão Ordinária;
(e) A desconsideração do Fator D correspondente à obra concluída no cálculo da Alíquota RV ocorre somente na Revisão Ordinária de julho do Ano de Concessão 6.

Nesse cenário, entre setembro do Ano de Concessão 5 (data de conclusão da obra) e julho do Ano de Concessão 6 (data em que o Fator D correspondente à obra passará a não ser mais considerado), a Alíquota RV considera, por 10 meses (entre setembro e julho), o Fator D referente à obra já concluída pela Concessionária.

Considerando que (i) o Desconto de Reequilíbrio não constitui penalidade nem receita adicional, mas mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, destinado a compensar os usuários apenas quando o serviço estiver em desconformidade com o Contrato e o PER; e (ii) o Fator D, nos termos do item 4.2.1 do Anexo 5, deve ser aplicado somente enquanto perdurar a inexecução, entendemos que, no cenário do Exemplo 1, a incidência do Fator D sobre a Alíquota RV durante os 10 meses em que a obra já foi concluída pela Concessionária será integralmente compensada por meio da aplicação do Fator C, nos termos do Anexo 6 do Contrato, com a inclusão de tais valores no saldo da Conta C. Está correto o entendimento?

Exemplo 2 - Conclusão após o fim do Ano da Concessão e antes da Revisão Ordinária:
(a) Obra com conclusão prevista no PER para dezembro do Ano de Concessão 4;
(b) Ao final do Ano de Concessão 4, a obra não foi concluída, sendo constatado o seu não atendimento;
(c) A obra é concluída em abril do Ano de Concessão 5, antes da Revisão Ordinária de julho do mesmo ano;
(d) Na data da Revisão Ordinária de julho do Ano de Concessão 5, a obra já se encontra concluída.

Considerando que (i) o Desconto de Reequilíbrio não constitui penalidade nem receita adicional, mas mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, destinado a compensar os usuários apenas quando o serviço estiver em desconformidade com o Contrato e o PER; e (ii) o Fator D, nos termos do item 4.2.1 do Anexo 5, deve ser aplicado somente enquanto perdurar a inexecução, entendemos que, no cenário do Exemplo 2, em que a obra é concluída em abril do Ano de Concessão 5, antes da Revisão Ordinária de julho do mesmo ano, o cálculo do Fator D a ser incorporado à Alíquota RV nessa Revisão Ordinária considerará exclusivamente o período de 4 meses (janeiro a abril do Ano de Concessão 5) em que perdurou a inexecução, não incidindo o Fator D sobre o período posterior à conclusão da obra. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Não, o entendimento não está correto.

Quanto ao Exemplo 1, a conclusão da obra após a incorporação do Fator D à Alíquota RV não implica, por si só, a cessação imediata de seus efeitos tarifários, uma vez que o item 4.2.1 do Anexo 5 vincula a aplicação do Fator D à Revisão Ordinária. A alteração de receitas decorrente da execução da obra fora do prazo previsto no PER deverá ser considerada no âmbito do Fator C, observadas as regras de apuração e contabilização previstas no Anexo 6. Não é possível, contudo, assegurar previamente que a incidência do Fator D entre a conclusão da obra e a Revisão Ordinária subsequente será

integralmente compensada por meio do Fator C, independentemente dos valores efetivamente apurados e das demais regras contratuais aplicáveis.

Quanto ao Exemplo 2, a conclusão da obra antes da Revisão Ordinária subsequente deverá ser considerada na aplicação das disposições contratuais pertinentes. Entretanto, o item 2.5.1 do Anexo 5 estabelece que a apuração dos percentuais de inexecução ocorrerá a partir do término do prazo estipulado no PER, com base no detalhamento da execução física aprovado pela ANTT, incidindo sobre os percentuais pré-fixados o Coeficiente de Ajuste Temporal. A metodologia prevista no Anexo 5 não estabelece expressamente, para a hipótese apresentada, que o Fator D será necessariamente calculado mediante proporcionalização por mês de inexecução.

Dessa forma, não é possível confirmar, em caráter geral, que o Fator D a ser incorporado na Revisão Ordinária corresponderá exclusivamente a quatro meses de inexecução, de janeiro a abril do Ano de Concessão 5. A apuração deverá observar a metodologia de cálculo do Anexo 5 e as disposições do Anexo 6 relativas ao tratamento das alterações de receitas decorrentes da execução de obras e serviços fora do prazo previsto no PER.

3. CONTRATO: CLÁUSULA 23.5.4; ANEXO 5 DO CONTRATO: CLÁUSULAS 3.1, 3.3 E 3.4 ; ANEXO 6 DO CONTRATO — CONTRATO: CLÁUSULA 23.5.4; ANEXO 5 DO CONTRATO: CLÁUSULAS 3.1, 3.3 E 3.4 ; ANEXO 6 DO CONTRATO

A Minuta do Contrato dispõe que: "23.5.4 Concessionária declara ter pleno conhecimento e reconhece que: (...) (iii) a variação do valor da Receita Bruta destinado aos Recursos Vinculados em decorrência da aplicação do Desconto de Reequilíbrio ou Acréscimo de Reequilíbrio não constitui penalidade contratual ou receita adicional, mas mecanismo para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato;"

De acordo com o Anexo 5 do Contrato: "3.1 Acréscimo de Reequilíbrio não constitui espécie de bonificação em favor da Concessionária, mas mecanismo pré-fixado de ressarcimento à Concessionária pela conclusão antecipada das Obras previstas no PER (Fator A) ou pela conclusão das obras do Estoque de Melhorias (Fator E). Pressupõe que o custo econômico e/ou financeiro adicional deve ser ressarcido em decorrência do atendimento ao interesse público pela ampliação de capacidade disponibilizada aos usuários.

(...)

3.2. O Acréscimo de Reequilíbrio, cuja incidência e destinação ocorrerão na forma prevista no Contrato, decorre das seguintes hipóteses:

3.2.1 conclusão antecipada das Obras previstas no PER, sendo a sua execução condicionada à prévia autorização da ANTT; (...)

3.3 O Acréscimo de Reequilíbrio será calculado após a conclusão antecipada das obras previstas na Tabela II, nos termos do Contrato e do PER.

3.4 O resultado da avaliação determinará o percentual relativo ao Acréscimo de Reequilíbrio a ser aplicado a partir da Revisão Ordinária subsequente à conclusão das obras até o final do Prazo de Concessão, nos termos estabelecidos no Contrato."

No que se refere à aplicação do Fator A, apresenta-se o exemplo ilustrativo abaixo, considerando, apenas para fins de simplificação, que o Ano de Concessão coincide com o ano civil e que a Revisão Ordinária ocorre em julho de cada ano.

Exemplo – Conclusão antecipada de obra (Fator A) após a Revisão Ordinária:

(a) Obra com conclusão prevista no PER para o Ano de Concessão 5;

(b) A execução antecipada da obra é previamente autorizada pela ANTT, nos termos do item 3.2.1 do Anexo 5 e da subcláusula 8.3.5 do Contrato;

(c) A obra é concluída em setembro do Ano de Concessão 4, dois meses após a Revisão Ordinária de julho do mesmo ano, e passa a ser disponibilizada aos usuários;

(d) O Fator A correspondente é aplicado na Alíquota RV somente a partir da Revisão Ordinária de julho do Ano de Concessão 5, nos termos do item 3.4 do Anexo 5.

Nesse cenário, entre setembro do Ano de Concessão 4 (data de conclusão da obra) e julho do Ano de Concessão 5 (data em que o Fator A correspondente passará a ser considerado), a obra permanece concluída e à disposição dos usuários, por 10 meses, sem que a Alíquota RV considere o Fator A a ela referente.

Considerando que (i) o Acréscimo de Reequilíbrio não constitui bonificação, mas mecanismo de ressarcimento do custo econômico e/ou financeiro adicional da Concessionária em decorrência da ampliação de capacidade disponibilizada aos usuários, conforme o item 3.1 do Anexo 5; e (ii) a conclusão antecipada foi previamente autorizada pela ANTT e a obra beneficia os usuários desde a data de sua conclusão, entendemos que, no cenário do exemplo, o Fator A correspondente aos 10 meses compreendidos entre a conclusão da obra e a Revisão Ordinária em que passará a ser aplicado será apurado proporcionalmente ao período e compensado em favor da Concessionária por meio da aplicação do Fator C, nos termos do Anexo 6 do Contrato, com a inclusão de tais valores no saldo da Conta C. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Não está correto o entendimento.

O Contrato de Concessão do Edital nº 02/2026 não prevê a apuração mensal proporcional do Fator A relativa ao período compreendido entre a conclusão antecipada da obra e a Revisão Ordinária subsequente, tampouco sua compensação por meio da aplicação do Fator C ou a inclusão deste valor no saldo da Conta C. Ressalta-se que a apuração do Fator A ocorre integralmente por ano de concessão, independentemente do mês em que a obra for concluída. Dessa forma, uma vez concluída a obra, realizado o procedimento de avaliação, o Acréscimo de Reequilíbrio correspondente será incorporado à Alíquota de Recursos Vinculados a partir da Revisão Ordinária subsequente, de acordo com a fórmula e as definições do item 12.3 do Contrato e consequentemente será alterado o Percentual encaminhado aos Recursos Vinculados. A metodologia contratual contempla o tratamento econômico-financeiro da antecipação mediante a incidência do Coeficiente de Ajuste Temporal (CAT), associado ao ano de conclusão da obra, e do Coeficiente de Ajuste Adicional (CAA), relacionado ao número de anos de antecipação da obrigação contratual, expressos respectivamente nas Tabelas IV e V, nos termos dos itens 3.4 a 3.7 do Anexo 5 do Contrato.

4. CONTRATO: CLÁUSULA 23.5.4; ANEXO 5 DO CONTRATO: CLÁUSULAS 3.1, 3.3 E 3.4; ANEXO 6 DO CONTRATO — CONTRATO: CLÁUSULA 23.5.4; ANEXO 5 DO CONTRATO: CLÁUSULAS 3.1, 3.3 E 3.4; ANEXO 6 DO CONTRATO

A Minuta do Contrato dispõe que: "23.5.4 Concessionária declara ter pleno conhecimento e reconhece que: (...) (iii) a variação do valor da Receita Bruta destinado aos Recursos Vinculados em decorrência da aplicação do Desconto de Reequilíbrio ou Acréscimo de Reequilíbrio não constitui penalidade contratual ou receita adicional, mas mecanismo para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato;"

De acordo com o Anexo 5 do Contrato: "3.1 Acréscimo de Reequilíbrio não constitui espécie de bonificação em favor da Concessionária, mas mecanismo pré-fixado de ressarcimento à Concessionária pela conclusão antecipada das Obras previstas no PER (Fator A) ou pela conclusão das obras do Estoque de Melhorias (Fator E). Pressupõe que o custo econômico e/ou financeiro adicional deve ser ressarcido em decorrência do atendimento ao interesse público pela ampliação de capacidade disponibilizada aos usuários.

(...)

3.2. O Acréscimo de Reequilíbrio, cuja incidência e destinação ocorrerão na forma prevista no Contrato, decorre das seguintes hipóteses: (...)

3.2.2 conclusão das obras do Estoque de Melhorias, mediante prévia solicitação da ANTT.

3.3 O Acréscimo de Reequilíbrio será calculado após a conclusão antecipada das obras previstas na Tabela II, nos termos do Contrato e do PER.

3.4 O resultado da avaliação determinará o percentual relativo ao Acréscimo de Reequilíbrio a ser aplicado a partir da Revisão Ordinária subsequente à conclusão das obras até o final do Prazo de Concessão, nos termos estabelecidos no Contrato."

No que se refere à aplicação do Fator E, apresenta-se o exemplo ilustrativos abaixo, considerando, apenas para fins de simplificação, que o Ano de Concessão coincide com o ano civil e que a Revisão Ordinária ocorre em julho de cada ano.

Exemplo – Conclusão de obra do Estoque de Melhorias (Fator E) após a Revisão Ordinária:

(a) A ANTT requisita a execução de obra do Estoque de Melhorias, nos termos das subcláusulas 8.4.2 e 8.4.4 do Contrato e do item 3.2.2 do Anexo 5;

(b) A obra é concluída em setembro do Ano de Concessão 6, dois meses após a Revisão Ordinária de julho do mesmo ano, e passa a ser disponibilizada aos usuários;

(c) O Fator E correspondente é aplicado na Alíquota RV somente a partir da Revisão Ordinária de julho do Ano de Concessão 7, nos termos da cláusula 3.4 do Anexo 5.

Nesse cenário, entre setembro do Ano de Concessão 6 e julho do Ano de Concessão 7, a obra permanece concluída e à disposição dos usuários, por 10 meses, sem que a Alíquota RV considere o Fator E a ela referente.

Considerando que (i) o Acréscimo de Reequilíbrio não constitui bonificação, mas mecanismo de ressarcimento do custo econômico e/ou financeiro da Concessionária, conforme o item 3.1 do Anexo 5; e (ii) a obra foi executada mediante prévia solicitação da ANTT e beneficia os usuários desde a data de sua conclusão, entendemos que, no cenário do exemplo, o Fator E correspondente aos 10 meses compreendidos entre a conclusão da obra e a Revisão Ordinária em que passará a ser aplicado será apurado proporcionalmente ao período e compensado em favor da Concessionária por meio da aplicação do Fator C, nos termos do Anexo 6 do Contrato, com a inclusão de tais valores no saldo da Conta C. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Não está correto o entendimento.

O Contrato de Concessão do Edital nº 02/2026 não prevê a apuração mensal proporcional do Fator E relativa ao período compreendido entre a conclusão antecipada da obra do Estoque de Melhorias e a Revisão Ordinária subsequente, tampouco sua compensação por meio da aplicação do Fator C ou a inclusão deste valor no saldo da Conta C. Ressalta-se que a apuração do Fator E ocorre integralmente por ano de concessão, independentemente do mês em que a obra do Estoque de Melhorias for concluída. Dessa forma, concluídas as obras do Estoque de Melhorias, realizado o procedimento de avaliação, o Acréscimo de Reequilíbrio correspondente será incorporado à Alíquota de Recursos Vinculados a partir da Revisão Ordinária subsequente, de acordo com a fórmula e as definições do item 12.3 do Contrato e consequente será alterado o Percentual encaminhado aos Recursos Vinculados. A metodologia contratual contempla o tratamento econômico-financeiro da antecipação mediante a incidência do Coeficiente de Ajuste Temporal (CAT), associado ao ano de conclusão da obra, expressos na Tabela IV, nos termos dos itens 3.4, 3.5, 3.8 e 3.9 do Anexo 5 do Contrato.

5. ANEXO 6 DO CONTRATO: ITEM 2.3 — ITEM 2.3 DO ANEXO 6 DO CONTRATO

O Anexo 6 do Contrato prevê: "2.3. 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."

Considerando (i) a faculdade conferida à ANTT de optar pela utilização de um montante inferior ao total do saldo da Conta C para incidência sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte; (ii) a utilização parcial do saldo posterga a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, com efeitos diretos sobre o fluxo de caixa e a previsibilidade da Concessionária; (iii) a finalidade expressamente declarada é evitar grandes oscilações tarifárias; e (iv) a necessidade de observância do princípio da motivação, conforme art. 5º da Lei Federal nº 14.133/2021:

Entendemos que, sempre que a ANTT optar por utilizar montante inferior ao total do saldo da Conta C, nos termos do item 2.3 do Anexo 6, tal decisão deverá ser formalmente motivada, mediante justificativa técnica e fundamentada que demonstre os critérios adotados para a definição do montante e que a decisão foi tomada para evitar "grandes oscilações tarifárias", mediante comunicação à Concessionária. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

Conforme o estabelecido no item 2.3 do Anexo 6, está correto o entendimento de que a ANTT determinará o montante da Conta C a ser utilizado no cálculo do Fator C incidente sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte, podendo optar pela utilização de montante inferior ao saldo total da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias. Dessa forma, o contrato concede uma margem de discricionariedade à ANTT, mas essa discricionariedade não é ilimitada, a decisão deve estar relacionada ao objetivo de evitar grandes oscilações na tarifa. Todavia, não é possível concluir, com fundamento no texto contratual, que exista obrigação de comunicação à Concessionária, critérios quantitativos para caracterização de grandes oscilações tarifárias, tampouco procedimento específico, forma predeterminada de justificativa para o exercício dessa prerrogativa. Adicionalmente, conforme item 2.4 do Anexo 6, caso não seja incorporada a totalidade do montante da Conta C, o saldo remanescente permanecerá na Conta C e será acrescido, da taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal prevista no Contrato, até sua aplicação, pela transferência ao Fator C em exercícios posteriores.

6. EDITAL: ITENS 6.1 E 6.8.1 ; ANEXO 22 DO EDITAL: EVENTO 8 — EDITAL: ITENS 6.1 E 6.8.1 ; ANEXO 22 DO EDITAL: EVENTO 8

O Edital estabelece que: "6.1. A Garantia da Proposta e a Proposta Econômica Escrita deverão ser (i) entregues na Data para Recebimento dos Envelopes prevista no Anexo 22 na Plataforma de Leilões da B3:

I. VOLUME 1 – GARANTIA DA PROPOSTA

II. VOLUME 2 - PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA".

6.8.1 Não será admitida a entrega dos documentos do Leilão por via postal ou qualquer outro meio não previsto neste item 6." O Anexo 22, por sua vez, prevê como Evento 8: "Recebimento, pela B3 S.A. e pela Comissão de Outorga, da via física e da via eletrônica dos volumes relativos a: (i) Garantia da Proposta; e (ii) Proposta Econômica Escrita".

Diante da divergência entre o Edital, que prevê a entrega dos Volumes 1 e 2 por meio da Plataforma de Leilões da B3, e o Anexo 22, que prevê entrega da via física e da via eletrônica de ambos os volumes na B3, entendemos que ambas as formas serão aceitas. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está incorreto.

O item 6.8.1 estabelece que não será admitida a entrega dos documentos do Leilão por via postal ou qualquer outro meio não previsto neste item 6.

A segunda parte determina que os meios deverão estar previstos no item 6.

Dessa forma, verifica-se a existência de duas possibilidades:

O Item 6.1 determina, como regra geral, que a garantia da proposta e a proposta econômica escrita deverão ser entregues na plataforma de leilões da B3.

Já o item 6.11.2 registra a única exceção a regra do item 6.1 que consiste na apresentação de documentos originais após solicitação realizada pela Comissão de Outorga, a seu critério e a qualquer momento.

Não obstante, outras exceções poderão ser expressamente permitidas pelo Edital, tal qual ocorre no item 8.4 (ii) acerca da fiança bancária em razão de sua especificidade.

Dessa forma, os documentos devem ser entregues, como regra, somente por meio da Plataforma de Leilões da B3. No entanto, se houver solicitação por parte da Comissão de Outorgas, a apresentação de documentos originais deverá ocorrer no prazo do cronograma ou em outra data determinada pela Comissão.

7. EDITAL: ITENS 6.2 E 15.1; ANEXO 22 DO EDITAL: EVENTO 12 — EDITAL: ITENS 6.2 E 15.1; ANEXO 22 DO EDITAL: EVENTO 12

O Edital estabelece que: "6.2. Os Documentos de Qualificação deverão ser entregues apenas pela Proponente vencedora, na data prevista no Anexo 22 por meio da Plataforma de Leilões da B3.

15.1. Apenas a Proponente que se classificar em primeiro lugar na Sessão Pública do Leilão deverá entregar, por meio da Plataforma de Leilões da B3, o volume dos Documentos de Qualificação, até a data prevista no Anexo 22."

O Anexo 22, todavia, prevê como Evento 12: "Entrega dos Documentos de Qualificação da Proponente vencedora, por meio de Peticionamento Eletrônico."

Considerando a divergência entre o Edital, que prevê a entrega dos Documentos de Qualificação por meio da Plataforma de Leilões da B3, e o Anexo 22, que prevê entrega por meio de Peticionamento Eletrônico (no âmbito da ANTT), favor esclarecer a forma de entrega dos Documentos de Qualificação.

Caso os Documentos de Qualificação devam ser entregues por meio de Peticionamento Eletrônico, favor esclarecer (i) se o referido Peticionamento precisa ser feito por Representante Credenciado da Proponente vencedora ou se poderá ser realizado por procurador constituído para esse fim específico; (i.1) caso seja possível a realização do protocolo por procurador, favor esclarecer como deve ser feita a comprovação dos poderes de representação e a submissão dos documentos de representação para fins deste protocolo; (ii) se o Peticionamento deverá ser feito em processo administrativo preexistente ou em um novo processo aberto no protocolo via SEI; (ii.1) caso o peticionamento tenha que ser feito em um processo administrativo preexistente, favor fornecer as informações do referido processo; e (iii) demais requisitos aplicáveis ao Peticionamento Eletrônico, se existentes.

RESPOSTA:

O item 6.8.1 estabelece que não será admitida a entrega dos documentos do Leilão por via postal ou qualquer outro meio não previsto neste item 6.

A segunda parte determina que os meios deverão estar previstos no item 6.

O Item 6.1 determina, como regra geral, que a garantia da proposta e a proposta econômica escrita deverão ser entregues na plataforma de leilões da B3.

Já o item 6.11.2 registra exceção a regra do item 6.1 que consiste na apresentação de documentos originais após solicitação realizada pela Comissão de Outorga, a seu critério e a qualquer momento.

Não obstante, outras exceções poderão ser expressamente permitidas pelo Edital, tal qual ocorre no item 8.4 (ii) acerca da fiança bancária em razão de sua especificidade.

Dessa forma, os documentos devem ser entregues, como regra, somente por meio da Plataforma de Leilões da B3. No entanto, se houver solicitação por parte da Comissão de Outorgas, a apresentação de documentos originais deverá ocorrer no prazo do cronograma ou em outra data determinada pela Comissão.

8. EDITAL: ITEM 17.3, VI; ANEXO 21 DO EDITAL; ANEXO 22 DO EDITAL — EDITAL: ITEM 17.3, VI; ANEXO 21 DO EDITAL; ANEXO 22 DO EDITAL

De acordo com o Edital: "17.3. Em até 40 (quarenta) dias corridos após a publicação do ato de homologação, como condição para a assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT: (...) VI. comprovação de recolhimento da remuneração à B3 S.A., correspondente a R$ 852.164,27 (oitocentos e cinquenta e dois mil cento e sessenta e quatro reais e vinte sete centavos), na data-base de novembro de 2025, atualizada pela variação positiva do IPCA apenas caso o pagamento seja efetuado pela Adjudicatária em data superior a 1 (um) ano da referida data-base;"

O Anexo 21, por sua vez, dispõe que: "Após a homologação certame, a Proponente Vencedora deverá realizar o pagamento de remuneração à B3 no montante de R$ 852.164,27 (oitocentos e cinquenta e dois mil, cento e sessenta e quatro reais e vinte e sete centavos), data-base abril/2026. (...) 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 abril/2026."

Considerando o cronograma previsto no Anexo 22, as datas para recebimento dos envelopes, homologação do leilão e comprovação das condições precedentes à assinatura do Contrato – incluindo o pagamento da remuneração à B3 - são necessariamente posteriores a novembro de 2026, termo final do prazo de 1 ano contado da data-base do Edital (novembro de 2025). Nesse contexto, não haveria sentido lógico em o Edital condicionar a atualização do valor à hipótese de o pagamento ser efetuado "em data superior a 1 (um) ano da referida data-base".

Diante da divergência entre a data-base do Edital (novembro de 2025) e do Anexo 21 (abril de 2026) e à luz do cronograma vigente, entendemos que:

1. A data-base do valor da remuneração à B3 é abril de 2026; e

2. O valor de R$ 852.164,27 (abril/2026) deverá ser atualizado caso o pagamento seja efetuado após abril de 2027, pela variação positiva do IPCA entre abril de 2026 e o mês do efetivo pagamento à B3.

Estão corretos os entendimentos?

RESPOSTA:

1. Sim, a data-base aplicável à remuneração da B3 é abril de 2026.

2. O valor da remuneração da B3 é de R$ 852.164,27, será atualizado pela variação positiva do IPCA caso o pagamento seja efetuado em data superior a 1 (um) ano da referida data-base.

9. EDITAL: ITENS 6.1, 7.2, 7.2.1, 10.2.1 E 10.2.3 — EDITAL: ITENS 6.1, 7.2, 7.2.1, 10.2.1 E 10.2.3

De acordo com o Edital: "6.1 A Garantia da Proposta e a Proposta Econômica Escrita deverão ser (i) entregues na Data para Recebimento dos Envelopes prevista no Anexo 22 na Plataforma de Leilões da B3:

I. VOLUME 1 – GARANTIA DA PROPOSTA
II. VOLUME 2 - PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA (...)

7.2 Os Usuários da Plataforma atribuídos às Proponentes na etapa de cadastro na Plataforma de Leilões da B3 deverão comprovar que possuem poderes para representá-la na manipulação de informações no sistema, conforme instruções do Manual de Procedimentos da B3.

7.2.1. O Usuário da Plataforma não se confunde com o Representante Credenciado previsto neste Edital, embora possa exercer ambas as funções no Leilão, atuando como usuário da Proponente na Plataforma de Leilões da B3 e como Representante Credenciado.

(...)

10.2.1. A Proponente poderá ser representada por Corretora Credenciada. (...)

10.2.3. As Corretoras Credenciadas poderão representar as Proponentes junto à B3 S.A., e nos atos da Sessão Pública do Leilão.

Diante disso, considerando que (i) a representação por Corretora Credenciada é uma faculdade da Proponente, conforme os itens 10.2.1 e 10.2.3 do Edital, e não se exige que alcance todas as etapas do Leilão; (ii) o Edital admite que o Usuário da Plataforma, com poderes comprovados, pratique os atos de entrega dos documentos na Plataforma de Leilões da B3 e que acumule a função de Representante Credenciado (itens 7.2 e 7.2.1); (iii) a entrega dos Volumes pelo Representante Credenciado da Proponente preserva o sigilo da Proposta Econômica Escrita até a abertura dos Volumes 2 na Sessão Pública, já que limita o acesso ao seu conteúdo às pessoas da própria Proponente; entendemos que a Proponente poderá:

1. submeter os Volumes 1 e 2 diretamente na Plataforma de Leilões da B3, por meio de Representante Credenciado Usuário da Plataforma, sem intermediação da Corretora Credenciada; e

2. ser representada pela Corretora Credenciada na Sessão Pública do Leilão, inclusive na Etapa de Viva-Voz, nos termos dos itens 10.2.3 do Edital.

Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está correto.

A Proponente poderá entregar diretamente os Volumes 1 e 2 pela Plataforma de Leilões da B3, por usuário com poderes comprovados, conforme os itens 7.2 e 7.2.1 do Edital, e ser representada por Corretora Credenciada na Sessão Pública, inclusive na Etapa de Viva-Voz, nos termos do item 10.2.3.

Para tanto, deverá manifestar interesse em participar do Leilão na Plataforma sem indicar a Corretora no sistema e incluir o contrato de intermediação no Volume 1, conforme orientação da B3.

Essa possibilidade refere-se ao envio dos arquivos, permanecendo observados os requisitos de assinatura dos documentos previstos no Edital e nos respectivos modelos.

PROTOCOLO: 50500.060015/2026-10
Recebido em 07 de outubro de 2026 - 19:58:00

1. ESTUDOS DE VIABILIDADE: VOLUME 2 – ESTUDO DE TRÁFEGO; ANEXO 12 DO CONTRATO: ITEM 1.7 — ESTUDOS DE VIABILIDADE: VOLUME 2 – ESTUDO DE TRÁFEGO; ANEXO 12 DO CONTRATO: ITEM 1.7

O Anexo 12 - Desconto de Usuário Frequente (DUF) do Contrato prevê: "1.7 O Percentual de Desconto Unitário (PDU) será diferente para cada praça de pedágio, de acordo com a respectiva extensão referencial, conforme a tabela abaixo: (...)

Na Tabela do item 1.7 são fixados os seguintes valores de PDUs: P01, 16,14%; P02, 0,78%; P03, 3,09%; P04, 1,51%; P05, 7,90%; P06, 1,95%; e P07, 6,11%.

Comparando o Anexo 12 com o Volume 2 - Estudo de Tráfego dos Estudos de Viabilidade (Tabelas 9-21, 9-23 e 9-25 do Tomo IIa), verifica-se aparente inconsistência na numeração das praças. Por exemplo, o Anexo 12 atribui à P01 (Cáceres) o PDU de 16,14%, mas, no Estudo de Tráfego, esse percentual corresponde à praça "P08_ROMT" (Vilhena). Pela numeração do Contrato e do PER Volume II, a praça de Vilhena é a P07.

Diante disso, solicitamos que a ANTT indique corretamente a correlação entre cada praça e o PDU aplicável na Tabela do item 1.7 do Anexo 12, com o número e o nome (município) da praça correspondente.

RESPOSTA:

O entendimento está correto. Foi identificado erro material na correspondência entre a numeração das praças de pedágio e os respectivos Percentuais de Desconto Unitário (PDU) apresentados na tabela do item 1.7 do Anexo 12 do Contrato de Concessão.

A referida tabela será retificada, de modo a compatibilizar os percentuais de PDU com a numeração das praças estabelecida no PER – Volume II, em conformidade com a correspondência adotada no Comunicado Relevante nº 4, de 24 de setembro de 2026.

2. ESTUDOS DE VIABILIDADE: VOLUME 2 – ESTUDO DE TRÁFEGO; ANEXO 14 DO CONTRATO: TABELA 1; COMUNICADO RELEVANTE Nº 04/2026 — ANEXO 14 DO CONTRATO (TABELA 1 DO ITEM 2.5); VOLUME 2

O Anexo 14 do Contrato de Concessão prevê o Volume Equivalente de Referência por ano civil em cada praça de pedágio (Tabela 1 do item 2.5).

Por meio do Comunicado Relevante nº 04/2026, a Comissão de Outorga informou que "Ocorreu erro material na correlação entre os valores de mecanismo de demanda e as respectivas praças de pedágio" e que "foram feitos os devidos ajustes" na Tabela 1 do Anexo 14.

Mesmo após o ajuste, os valores de VEQ de Referência da Tabela 1 são decrescentes em todas as praças de pedágio entre 2049/2050 e 2059. Na praça P01, por exemplo, o valor passa de 5,42255 em 2049 para 4,17014 em 2059. O comportamento decrescente dos últimos anos da Concessão não parece estar alinhado com as informações constantes no Volume 2 - Estudos de Tráfego dos Estudos de Viabilidade.

Diante disso, solicita-se que a ANTT confirme se os valores decrescentes de VEQ de Referência da Tabela 1 do Anexo 14 para os anos civis de 2049 a 2059 estão corretos. Em caso positivo, favor esclarecer a base informacional utilizada para respaldar o comportamento decrescente do volume de tráfego no período indicado, conforme o Volume 2 - Estudos de Tráfego dos Estudos de Viabilidade.

RESPOSTA:

Confirma-se os valores decrescentes do VEQ, apresentados na Tabela 1 do Anexo 14 do Contrato de Concessão, consideradas as retificações promovidas pelo Comunicado Relevante nº 4, de 24 de setembro de 2026. O Estudo de Tráfego considerou cenários ferroviários obtidos no Plano Nacional de Logística – PNL 2035. No período final da

concessão, foi considerada a entrada em operação da FICO até Vilhena e da extensão da RMN de Rondonópolis até Lucas do Rio Verde resultando nos valores decrescentes de volume de tráfego observados.

3. PER VOLUME I: ITENS 3.1.1 E 3.2.8.1 — PER VOLUME I: ITENS 3.1.1 E 3.2.8.1

De acordo com o PER Volume I, entre os procedimentos dos Trabalhos Iniciais do Pavimento, está: "1. Correção de degrau superior a 5 cm entre a pista de rolamento e o acostamento, tanto interno quanto externo, em toda a largura do acostamento, e eliminação de desnível entre faixas de rolamento contíguas ou entre faixa de rolamento e faixa de segurança."

A Tabela de Parâmetros de Desempenho do item 3.1.1 fixa, para os Trabalhos Iniciais, a tolerância máxima de 5 cm para o "Desnível entre a faixa de tráfego e os acostamentos (externo e interno)".

A Metodologia de Aferição, por sua vez, estabelece que "Os desníveis entre pistas contíguas e pistas e acostamentos devem ser avaliados de forma contínua, em 100% da extensão da rodovia, medidos por meio de equipamento de varredura a laser ou tecnologia equivalente que venha a substitui-lo. Os dados devem ser consolidados em segmentos individuais de 200 m e a média avaliada em segmentos homogêneos de 1 km, não sendo admitidos valores superiores aos limites estabelecidos, tanto para os segmentos individuais, quanto para o segmento homogêneo. Admitir-se-á, para pistas novas, o desnível de até 1,2 cm nos segmentos individuais, em função de distorções de medidas inerentes ao levantamento à laser decorrente da inclinação dos acostamentos, bem como de evitar a necessidade de intervenções do microrrevestimento nos segmentos individuais."

Na fase de Recuperação, o mesmo item 3.1.1 prevê a "Recuperação ou recomposição das pistas de rolamento, faixas de segurança e acostamentos, de modo a atender às larguras mínimas e demais condições especificadas no item 3.2.8.1".

Por sua vez, o item 3.2.8.1 dispõe que "Os prazos para as adequações deverão ser os mesmos previstos para as obras de ampliação de capacidade e melhorias nos segmentos adjacentes, onde houver, e até o final da fase de recuperação nos demais segmentos."

Nas pistas de rolamento e acostamentos que ainda precisam ser alargados, a correção do desnível nos Trabalhos Iniciais geraria retrabalho, porque o acostamento será reconstruído quando for adequado à largura mínima, dentro dos prazos do item 3.2.8.1.

Diante disso, entendemos que, nos Trabalhos Iniciais, a correção do desnível será exigida apenas entre as pistas de rolamento e acostamentos que já têm a largura mínima do item 3.2.8.1. Nos acostamentos cuja largura ainda precisa ser adequada, a correção do desnível poderá ser feita junto com a adequação da largura, nos prazos previstos no PER para essa intervenção. Está correto o entendimento?

A ANTT firmou entendimento no mesmo sentido em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do Edital de Concessão nº 05/2024 (Lotes 3 e 6 do Paraná), conforme abaixo:

"23. Contrato – Anexo 2 – PER BASE. Item 3.1.1

No Item 3.1.1, na Tabela de Parâmetros de Desempenho, linha 1, exige-se: "Desnível máximo entre pista e acostamento" de 5 cm no 1 º ano e ausência ao final do 5º ano. Entendemos que nos trechos com previsão de obras de ampliação e melhoria, a correção do desnível poderia ser realizada pari passu com estas obras, respeitando-se o limite máximo de 5 cm dos Trabalhos Iniciais (Ano 1), uma vez que não impacta a segurança do usuário e representa um retrabalho onerando desnecessariamente o projeto. Está correto o entendimento?

Resposta: O entendimento está correto."

(Protocolo nº 50505.131674/2024-28, item 23, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 05/2024).

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. O limite máximo de 5 cm para o desnível entre a pista de rolamento e o acostamento deve ser atendido integralmente até o final dos Trabalhos Iniciais.

A previsão de execução concomitante às obras de ampliação refere-se à eliminação do degrau nos trechos sujeitos a essas obras, conforme a nota de rodapé 3 da Tabela de Parâmetros de Desempenho: “Para as obras novas indica-se a ausência de desnível entre pista e acostamento, com tolerância máxima de 1,2 cm nas leituras individuais”.

Esclarece-se que o item 3.2.8.1 do PER Volume I trata das características geométricas da rodovia e não altera o prazo para atendimento ao parâmetro de desempenho relativo aos desníveis. Ressalta-se que a correção de desníveis superiores a 5 cm deve ser priorizada em razão da segurança viária e da qualidade esperada dos serviços em uma rodovia concedida.

4. EDITAL: ITEM 2.5.1; PER VOLUME I; ESTUDOS DE VIABILIDADE: MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO — ITEM 3.2.8.1 DO PER VOLUME I; MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO; EDITAL: ITEM 2.5.1

De acordo com o PER Volume I, na fase de Recuperação do Pavimento, cabe à Concessionária a "Recuperação ou recomposição das pistas de rolamento, faixas de segurança e acostamentos, de modo a atender às larguras mínimas e demais condições especificadas no item 3.2.8.1" e a "Implantação de acostamentos nos trechos faltantes, observados os parâmetros e as condições definidos no item 3.2.8.1".

O item 3.2.8.1 do PER Volume I, por sua vez, dispõe que "A Concessionária deverá adequar as pistas existentes conforme tabela a seguir ou manter as larguras existentes caso sejam superiores", e fixa a largura mínima de 2,0 m para o acostamento externo e de 0,6 m para o acostamento interno. O mesmo item prevê que "Os prazos para as adequações deverão ser os mesmos previstos para as obras de ampliação de capacidade e melhorias nos segmentos adjacentes, onde houver, e até o final da fase de recuperação nos demais segmentos."

Verificou-se que as rodovias BR-174 e BR-364 não têm, em grande parte de sua extensão, a largura de acostamento exigida no PER Volume I.

No Modelo Econômico-Financeiro (MEF) disponibilizado pela ANTT (arquivo "00_MEF Federais CN3 (20260727)a_VLR_de_Referencia_V5 1", aba "input.Capex", célula H3170), a rubrica de adequação do acostamento soma cerca de R$ 758 milhões.

Esse valor parece subestimado diante da condição atual da rodovia. Nos trechos da BR-364, em especial, muitos dos valores de adequação previstos no MEF estão zerados.

Embora os estudos disponibilizados pela ANTT não tenham caráter vinculativo, eles "foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão", nos termos do item 2.5.1 do Edital. Por isso, os valores do MEF servem de referência para que as Proponentes estimem os custos de adequação exigidos no PER.

Diante disso, entendemos que, em havendo necessidade de adequação de acostamento em trechos cujos respectivos valores no MEF constem zerados ou subestimados, será preservado o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. Ratifica-se que conforme a cláusula 2.5 do Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a

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

5. CONTRATO: CLÁUSULAS 1.1.1(CI) E 4.2.1; PER VOLUME I: ITENS 2 E 3; PER VOLUME II: APÊNDICE A — CONTRATO: CLÁUSULAS 1.1.1(CI) E 4.2.1; PER VOLUME I: ITENS 2 E 3; PER VOLUME II: APÊNDICE A

De acordo com a Minuta do Contrato de Concessão: "1.1.1 Para os fins do presente Contrato, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões: (...) (ci) Sistema Rodoviário: área da Concessão descrita no Programa de Exploração da Rodovia (PER), incluindo todos os seus 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, e obras de arte especiais, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão."

Nos termos do Contrato de Concessão, o Sistema Rodoviário será transferido à Concessionária mediante a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (Cláusula 4.2.1).

A identificação de todas as vias marginais que comporão o Sistema Rodoviário é condição para o dimensionamento e a precificação adequados da Proposta Econômica Escrita.

O próprio Edital estabelece que as informações e os estudos disponibilizados pela ANTT "foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão" (item 2.5.1). Por isso, a ausência da relação de vias marginais nos documentos da licitação compromete a formação de propostas comparáveis entre si e a própria isonomia do certame.

Diante disso, solicita-se:

1. A disponibilização da relação completa das vias marginais existentes que integram o Sistema Rodoviário, com a indicação da rodovia, do sentido e dos quilômetros inicial e final de cada uma.

2. Entendemos que a inclusão no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, ou no escopo de obrigações da Concessionária, de qualquer via marginal que não conste da relação disponibilizada pela ANTT dará direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Está correto o entendimento?

A ANTT, em resposta a pedido de esclarecimento apresentado no âmbito do Edital de Concessão nº 04/2025 (Rota Sertaneja), reconheceu a relevância da disponibilização da informação e comprometeu-se a disponibilizá-las. O pedido era o seguinte:

"A ausência de informações sobre a faixa de domínio, somada à falta de detalhamento no "Apêndice A – Detalhamento do Sistema Rodoviário", especialmente no que se refere às partes do sistema que não correspondem ao tronco/eixo principal, dificulta a compreensão sobre quais vias marginais integram efetivamente o sistema rodoviário e, por consequência, quais serviços deverão ser executados em cada fase contratual. Dessa forma, requer-se a publicação dessas informações de forma clara, consolidada e acessível, a fim de garantir segurança técnica e jurídica na interpretação e execução das obrigações contratuais.

Resposta: As informações consolidadas da Faixa de domínio serão disponibilizadas."

(Protocolo nº 50505.050496/2025-16, item 9, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 04/2025).

RESPOSTA:

O PER Volume I, no item 2, “Descrição do Sistema Rodoviário”, estabelece que:

“O Sistema Rodoviário, objeto desta concessão, inclui os elementos integrantes da faixa de domínio (faixas de rolamento principais, laterais, marginais, canteiros, obras de arte correntes e especiais, acostamentos, sinalização, faixas laterais de segurança, acessos e alças), bem como dispositivos específicos ligados à rodovia (como trevos, trombetas, conexões diamantes, parclos com e sem rotatória). Também fazem parte do Sistema Rodoviário os elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio e as áreas ocupadas pelas instalações operacionais e administrativas relacionadas à concessão. A descrição detalhada do sistema Rodoviário encontra-se no PER Volume II.”

Adicionalmente, nos termos da cláusula 2.5 do Edital, cabe às Proponentes analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e os dados e informações relativos à exploração da Concessão. O item 2.5.1 estabelece que as informações e os estudos disponibilizados pela ANTT foram elaborados para fins exclusivos de precificação da Concessão, sem caráter vinculante.

Quanto ao pedido de reequilíbrio, o entendimento não está correto, uma vez que eventual pleito de reequilíbrio deverá ser analisado à luz da efetiva delimitação do Sistema Rodoviário concedido, das obrigações estabelecidas no PER e da natureza da inclusão pretendida, não sendo possível reconhecer, de forma antecipada e indistinta, o direito à recomposição em razão da mera ausência de identificação da via marginal na relação disponibilizada pela ANTT.

6. ESTUDOS DE VIABILIDADE: MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO; PER VOLUME II, ITEM 3.2.2, "A", TABELA 17 — MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO (MEF)

Pelo Modelo Econômico-Financeiro (MEF), a Adequação de Duplicação da BR-364/RO, com 8,34 km na área urbana de Vilhena, prevê apenas barreira dupla em toda a extensão e sinalização horizontal e vertical. O MEF não inclui tela antiofuscante sobre as barreiras do canteiro central da área urbana de Vilhena.

Diante disso, entendemos que a tela antiofuscante no canteiro central do trecho urbano de Vilhena não faz parte das obrigações consideradas na modelagem. Caso sua implantação venha a ser exigida, entendemos que o custo correspondente dará direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?

Caso contrário, solicitamos esclarecer em qual rubrica do MEF esse investimento está orçado.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. Conforme o item 3.1.2, subitem 19, do PER Volume I, está prevista a instalação de dispositivos antiofuscantes nos locais de ofuscamento em pista dupla sobre barreiras de concreto e sob passarelas sobre pista dupla, com extensão mínima de 400 m, observadas as diretrizes do Manual de Projeto e Práticas Operacionais para Segurança nas Rodovias do DNIT e da NBR 7941, em suas versões atualizadas.

7. ESTUDOS DE VIABILIDADE: MODELO ECONÔMICO- FINANCEIRO; PER VOLUME II, ITEM 3.2.2, "A", TABELA 17 — ESTUDOS DE VIABILIDADE: MODELO ECONÔMICO- FINANCEIRO; PER VOLUME II, ITEM 3.2.2, "A", TABELA 17

Pelo Modelo Econômico-Financeiro (MEF), a Adequação de Duplicação da BR-364/RO, com 8,34 km na área urbana de Vilhena, prevê somente barreira dupla em toda a extensão e sinalização horizontal e vertical. O MEF não inclui a implantação ou a adequação de acostamentos nesse trecho.

Diante disso, entendemos que, nesse trecho, a Concessionária não precisará implantar nem adequar acostamentos. Caso essa obrigação venha a ser exigida, entendemos que o custo correspondente dará direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?

Caso contrário, solicitamos esclarecer em qual rubrica do MEF esse investimento está orçado.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. O PER Volume I, no item 3.2.8.1, "Características Geométricas da Rodovia", estabelece os parâmetros mínimos para as obras de pistas novas, dentre eles, as larguras mínimas dos acostamentos. Ressalta-se que o Modelo Econômico-Financeiro (MEF) possui caráter referencial e não vinculante. Ademais, conforme a subcláusula 22.3.1(i) do Contrato, a Concessionária assume integral e exclusivamente os riscos de variações nos custos e investimentos necessários à execução das obras e serviços objeto da Concessão, ressalvadas as hipóteses contratuais aplicáveis.

8. PER VOLUME I, ITEM 3.1.4 — PER VOLUME I, ITEM 3.1.4

Na área urbana de Sapezal há canais de drenagem a céu aberto dentro da faixa de domínio do Sistema Rodoviário. Eles não têm revestimento e o leito está tomado por vegetação.

De acordo com o PER Volume I, item 3.1.4, a fase de Trabalhos Iniciais prevê a "Limpeza, desassoreamento e desobstrução de dispositivos de drenagem superficial, tais como sarjetas, canaletas, valetas, descidas d'água, caixas coletoras, bocas de lobos, entre outros, e obras de arte correntes (OACs)"

Para a fase de Recuperação, o mesmo item prevê "serviços de restauração e aumento da eficiência dos dispositivos de drenagem".

O PER não indica se os canais da área urbana de Sapezal se enquadram como dispositivos de drenagem superficial do Sistema Rodoviário. Também não indica se, além da limpeza e da conservação, a Concessionária terá de revesti-los ou ampliar sua capacidade.

Diante disso, solicitamos:

1. Que a ANTT esclareça se, além da limpeza, do desassoreamento e da conservação, a Concessionária deverá revestir ou ampliar esses canais;

2. Em caso positivo, que a ANTT informe se os custos de revestimento ou ampliação foram considerados no Modelo Econômico-Financeiro (MEF). Pedimos que indique a aba, a rubrica, os quantitativos e os valores correspondentes; e

3. Caso esses custos não tenham sido considerados no MEF, entendemos que eventual exigência de revestimento ou ampliação desses canais não decorre do escopo especificado nos documentos da licitação. Nessa hipótese, a exigência dará à Concessionária direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos do Contrato de Concessão. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. Nos termos do item 2.5.1 do Edital, cabe às Proponentes analisar as condições do Sistema Rodoviário, sendo as informações disponibilizadas pela ANTT de caráter não vinculante. Além disso, o PER Volume I, no item 3.1.4, estabelece parâmetros de desempenho que devem ser atendidos pela Concessionária. Assim, cabe à Concessionária realizar todos os estudos e intervenções necessários ao atendimento desses parâmetros. Ressalta-se, ainda, que, conforme a subcláusula 22.3.1(i) do Contrato, a Concessionária assume integral e

exclusivamente os riscos de variações nos custos e investimentos necessários à execução das obras e serviços objeto da Concessão, ressalvadas as hipóteses contratuais aplicáveis.

9. PER VOLUME I: ITEM 3.1.1 — DESNÍVEIS, TABELA DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO, PER VOLUME I

Em relação aos desníveis:

De acordo com o item 3.1.1 do PER Volume I:

Trabalhos Iniciais – Procedimentos: "1. Correção de degrau superior a 5 cm entre a pista de rolamento e o acostamento, tanto interno quanto externo, em toda a largura do acostamento, e eliminação de desnível entre faixas de rolamento contíguas ou entre faixa de rolamento e faixa de segurança."

"1. Os desníveis entre pistas contíguas e pistas e acostamentos (...) Os dados devem ser consolidados em segmentos individuais de 200 m e a média avaliada em segmentos homogêneos de 1 km, não sendo admitidos valores superiores aos limites estabelecidos, tanto para os segmentos individuais, quanto para o segmento homogêneo".

A Tabela de Parâmetros de Desempenho fixa para o desnível entre faixa de tráfego e acostamentos (externo e interno): 5 cm em 24 meses.

Nota de rodapé (3) "Para as obras novas indica-se a ausência de desnível entre pista e acostamento, com tolerância máxima de 1,2 cm nas leituras individuais."

Em relação ao desnível, o procedimento 1 dos Trabalhos Iniciais não distingue segmentos individuais de 200 m e segmentos homogêneos de 1 km e faz referência apenas ao valor limite estabelecido na Tabela de Parâmetros de Desempenho.

Diante disso, entendemos que os limites de desnível previstos na Tabela de Parâmetros de Desempenho aplicam-se igualmente aos segmentos individuais de 200 m e aos segmentos homogêneos de 1 km do 2º ano da Concessão até o final do Prazo da Concessão. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está correto. Vale ressaltar que a medição do parâmetro Desnível deve observar obrigatoriamente as exigências estabelecidas no PER.

10. PER VOLUME I: ITEM 3.1.1 — FALLING WEIGHT DEFLECTOMETER – FWD, PER VOLUME I: ITEM 3.1.1

Em relação ao Falling Weight Deflectometer – FWD:

De acordo com o item 5 da Metodologia de Aferição do item 3.1.1 do PER Volume I:

"5. O Falling Weight Deflectometer - FWD ou metodologia que possua correlações comprovadas com os seus resultados, deve ser utilizado com espaçamento de 200 m na mesma faixa de tráfego e alternado em 100 m na faixa mais carregada (caso haja), em 100% da extensão da rodovia, com exceção das alças de dispositivos e acostamentos. Para o cálculo da deflexão média, devem ser considerados segmentos de 1 km. A avaliação deverá ser realizada ao final da fase de recuperação da rodovia e, após, a cada 5 anos durante a fase de manutenção, assim como no ano de recebimento final. Para as faixas principais e marginais, a média das deflexões máximas dos segmentos individuais do pavimento deverão respeitar os limites de deflexão admissível apresentados na tabela a seguir, estabelecidos em função do volume de veículos comerciais para um horizonte de cinco anos."

Em relação à deflexão (FWD), o item 5 da Metodologia de Aferição estabelece que a média das deflexões máximas dos segmentos individuais do pavimento das faixas principais e marginais deverão respeitar os limites de deflexão admissível apresentados na Tabela.

Diante disso, entendemos que os limites de deflexão previstos na Tabela de Parâmetros de Desempenho aplicam-se somente aos segmentos homogêneos de 1 km do 8º ano da Concessão até o final do Prazo da Concessão. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. O item 5 da Metodologia de Aferição do item 3.1.1 do PER Volume I, não faz menção nem restrição ao 8º ano da Concessão.

Os limites de deflexão admissível previstos na Tabela de Parâmetros de Desempenho aplicam-se a todos os marcos temporais obrigatórios previstos no referido item, quais sejam:

I) ao final da fase de recuperação da rodovia;

II) a cada 5 (cinco) anos durante a fase de manutenção; e III) no ano de recebimento final.

O texto não estabelece a aplicação exclusiva dos referidos limites a partir do 8º ano da concessão, devendo os parâmetros ser observados estritamente nas periodicidades e marcos definidos no PER.

Considerando que a fase de recuperação prevista no projeto em questão se encerra no 8º ano de concessão, aplica-se a partir desse marco a aferição do parâmetro, devendo ser cumpridas integralmente as exigências estabelecidas no PER.

11. PER VOLUME I: ITEM 3.1.1 — FLECHAS SOBRE TRILHAS DE RODA (ATR); PER VOLUME I: ITEM 3.1.1

De acordo com o item "Trabalhos Iniciais" do item 3.1.1 Pavimento do PER Volume I: "Procedimentos: (...) 2. Eliminação de flechas sobre trilhas de roda (ATR) superiores ao valor limite estabelecido na Tabela de Parâmetros de Desempenho."

De acordo com a Metodologia de Aferição e a Tabela de Parâmetros de Desempenho do mesmo item:

"2. Os afundamentos sobre trilhas de roda (ATR), internos e externos, deverão ser avaliados de forma contínua, em 100% da extensão da rodovia, obtidos por meio de perfilômetro laser, equipamento de varredura a laser, ou tecnologia equivalente que venha a substitui-lo, consolidados em segmentos de 200 m e média consolidada em segmento homogêneo de 1 km, não sendo admitidos valores superiores aos limites estabelecidos no quadro do PER, tanto para os segmentos individuais, quanto para o segmento homogêneo".

A Tabela de Parâmetros de Desempenho, por sua vez, fixa para as flechas nas trilhas de roda: para a pista principal, 12 mm em 12 meses, 10 mm em 24 meses e 7 mm no 8º ano; para a pista marginal, 12 mm em 24 meses e 12 mm no 8º ano.

Nota de rodapé (2) "Ao final da fase de recuperação (8º ano) e durante toda a fase de manutenção, indica-se: média do segmento homogêneo de 1 km ≤ 7 mm (principais) e 12 mm (marginais); e valores individuais (200m) ≤ 10 mm (principais) e 12 mm (marginais)."

Em relação às flechas sobre trilhas de roda, o procedimento 2 dos Trabalhos Iniciais faz referência apenas ao "valor limite estabelecido na Tabela de Parâmetros de Desempenho", sem distinguir segmentos individuais de 200 m e segmentos homogêneos de 1 km.

Diante disso, entendemos que os limites de flechas sobre trilhas de roda previstos na Tabela de Parâmetros de Desempenho aplicam-se igualmente aos segmentos individuais de 200 m e aos segmentos homogêneos de 1 km até o 8º ano de Concessão. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está correto. Vale ressaltar que a medição do parâmetro ATR deve observar obrigatoriamente as exigências estabelecidas no PER.

12. PER VOLUME I: ITEM 3.1.1 — IRI - IRREGULARIDADE LONGITUDINAL MÁXIMA; PER VOLUME I: ITEM 3.1.1

Em relação ao IRI - Irregularidade Longitudinal Máxima:

De acordo com o item "Trabalhos Iniciais" do item 3.1.1 Pavimento do PER Volume I: "Procedimentos (...) 4. Eliminação de segmentos que apresentem IRI superior ao limite estabelecido na Tabela de Parâmetros de Desempenho."

De acordo com a Metodologia de Aferição e a Tabela de Parâmetros de Desempenho do mesmo item: "4. O IRI deve ser avaliado por meio de equipamento de varredura a laser ou tecnologia equivalente que venha a substitui-lo, de maneira contínua, em 100% da extensão da rodovia (pavimento rígido e flexível), consolidado em segmentos de 200 m e a média avaliada em segmentos homogêneos de 1 km, nos pavimentos rígido e flexível, não sendo admitidos valores superiores aos limites estabelecidos no quadro do PER, tanto para os segmentos individuais, quanto para o segmento homogêneo."

A Tabela de Parâmetros de Desempenho, por sua vez, fixa, para o IRI: para a pista principal e marginais, "4,00 m/km, em 50% da extensão" em 12 meses, 4,00 m/km em 24 meses, "3,50 m/km em 60% da extensão" no 5º ano e 3,00 m/km no 8º ano.

Nota de rodapé (4) "Ao final da fase de recuperação (8º ano) e durante a toda a fase de manutenção, indica-se: média do segmento homogêneo de 1 km ≤ 3,0 m/km (principais e marginais); e valores individuais (200m) ≤ 3,5 m/km (principais) e 4,0 m/km (marginais)".Em relação ao IRI, o procedimento 4 dos Trabalhos Iniciais faz referência apenas ao "limite estabelecido na Tabela de Parâmetros de Desempenho", sem distinguir segmentos individuais de 200 m e segmentos homogêneos de 1 km.

Diante disso, entendemos que os limites do IRI previstos na Tabela de Parâmetros de Desempenho aplicam-se igualmente aos segmentos individuais de 200 m e aos segmentos homogêneos de 1 km até o 8º ano de concessão. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está correto. Vale ressaltar que a medição do parâmetro IRI deve observar obrigatoriamente as exigências estabelecidas no PER.

13. PER VOLUME I: ITENS 3.4.5.1 E 3.4.5.2 — PER VOL. I; POSIÇÃO DOS PÓRTICOS DE FREE FLOW; LOCALIZAÇÃO PER VOL. II,

De acordo com o PER Volume I:

"3.4.5.1 Praças de Pedágio
Escopo

1. A Concessionária deverá implantar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, com localização de acordo com o PER Volume II, podendo sua posição ser alterada em até 5 km.

2. Caso a concessionária julgue conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, além dos 5 km, deverá submeter à ANTT, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto local que justifique a alteração da localização da praça de pedágio.

3.4.5.2 Sistema Free Flow
Escopo

2. A localização para a implantação dos pórticos está definida no PER Volume II, podendo sua posição ser alterada em até 2 km. Caso a concessionária julgue necessária a realocação dos pórticos além desse limite, deverá submeter à ANTT, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto local que justifique a alteração da localização."

Considerando que os pórticos de free flow têm a mesma função das praças de pedágio, que é a arrecadação no Trecho de Cobertura correspondente, e que na escolha do local, enfrentam as mesmas dificuldades práticas, como acessos, rotas de fuga, interferências e condições topográficas, entendemos que a posição dos pórticos de Free Flow também poderá ser alterada em até 5 km em relação à localização indicada no PER Volume II, tal como ocorre com as praças de pedágio. Nesse caso, o estudo técnico e a aprovação da ANTT seriam exigidos apenas para alterações além de 5 km em relação à localização indicada no PER Volume II. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. A implantação das Praças de Pedágio demanda o alargamento da plataforma da rodovia para implantação das cabines e das edificações de apoio. Além disso, considerando a necessidade de parada obrigatória para os procedimentos manuais de pagamento e a possiblidade de filas de veículos decorrentes desses procedimentos, as Praças de Pedágio exigem distâncias seguras para a visualização prévia e parada do veículo, quando necessário. Tais condições exigem áreas maiores para sua implantação, o que não ocorre com os pórticos de Free Flow. Estes, por conceito, não exigem a parada do veículo e as instalações de apoio são, usualmente, bastante reduzidas.

Não obstante, caso se faça a opção pelos pórticos de Free Flow e comprovada a necessidade de alterações de localização em distância superior a 2 km, a concessionária deverá submeter à ANTT, para análise e aprovação, estudo técnico e justificativas para que fundamentem o pleito.

14. PER VOLUME II: APÊNDICE D — APÊNDICE D DO PER VOLUME II, ITEM D, TABELA 67; SISTEMAS HS-WIM

O Apêndice D do PER Volume II (Localização das Edificações Operacionais), item D (Posto de Pesagem Veicular Fixo (PPV)), Tabela 67 - Localização dos PPVs prevê a implantação de 2 postos de pesagem veicular fixo (PPV) e a melhoria de 1 PPV.

O sistema de pesagem dinâmica em velocidade da via (High Speed Weigh-in-Motion, HS-WIM) pesa os veículos de carga na própria faixa de rolamento, na velocidade operacional da rodovia, dispensando a redução da velocidade. O PPV fixo, por outro lado, depende do desvio dos veículos para o pátio do posto. A tecnologia atende, assim, à exigência de que os equipamentos de pesagem cumpram "permanentemente às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade". O próprio PER Volume II já reconhece o HS-WIM como sistema de pesagem, pois o lista ("SHW - Sistema HS-WIM") entre as instalações e equipamentos operacionais do Apêndice C.

Diante disso, entendemos que os postos de pesagem veicular fixos a serem implantados e o posto a ser melhorado, previstos no Apêndice D do PER Volume II, poderão ser substituídos por sistemas HS-WIM, considerando que

se trata de mecanismo tecnológico de grau superior de funcionalidade e de segurança viária em relação aos postos de pesagem fixos. Está correto o entendimento?

Em caso positivo, observamos que o PER Volume I não especifica os parâmetros técnicos e de desempenho aplicáveis ao HS-WIM. Diante disso, entendemos que, nessa hipótese, deverão ser observados os parâmetros técnicos e de desempenho específicos aplicáveis a essa tecnologia. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O volume 2 do Programa de Exploração Rodoviária (PER) estabelece que o sistema de pesagem veicular da rodovia será composto por 3 (três) Postos de Pesagem Veicular Fixo (Tabela 63 - Quantitativos de Instalações e Equipamentos Operacionais) sendo que caberá a concessionária a adequação e melhoria do Posto existente (Cáceres/MT) e a implantação de 02 (duas) novas instalações em Comodoro/MT conforme descrito na Tabela 67 - Localização dos PPVs.

Eventuais alterações nos quantitativos, localizações, ou mesmo, no sistema a ser utilizado (convencional ou HSWin) deverão ser submetidas à análise da gestão contratual e poderão resultar em procedimentos de revisão do equilíbrio econômico financeiro.

15. PER VOLUME II: APÊNDICE D — PER VOLUME II: APÊNDICE D; POSTO DE PESAGEM VEICULAR FIXO (PPV), TABELA 67

O Apêndice D do PER Volume II (Localização das Edificações Operacionais), item D (Posto de Pesagem Veicular Fixo (PPV)), Tabela 67 - Localização dos PPVs prevê a implantação de 2 postos de pesagem veicular fixo (PPV) e a melhoria de 1 PPV.

Entendemos que cada PPV previsto na Tabela 67 deverá ser implantado em apenas um sentido da rodovia. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está correto. Desde que se atenda o item 3.4.6.1 do PER Volume I, que define os requisitos para implantação e operação dos postos e a Tabela 67 do Apêndice D do PER Volume II apresenta suas localizações e situações.

16. PER VOLUME II: APÊNDICE C — PER VOLUME II: APÊNDICE C; QUANTITATIVOS MÍNIMOS DAS INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS E TRECHOS OPERACIONAIS CRÍTICOS

O Apêndice C do PER Volume II prevê os quantitativos mínimos das instalações e equipamentos e trechos operacionais críticos, incluindo: 169 para CFTV - Circuito Fechado de TV – Rodovia; 42 para CFTV - Circuito Fechado de TV – Edificações; 16 para CFTV - Circuito Fechado de TV– Passarelas; e 21 para DAI - Detecção Automática de Incidentes.

Entendemos que os quantitativos previstos correspondem aos investimentos considerados na modelagem da Concessão. Assim, se esses quantitativos se mostrarem insuficientes para atender aos parâmetros de cobertura e espaçamento do PER Volume I, a implantação de equipamentos adicionais dará direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Para o sistema de Circuito Fechado de TV, o dimensionamento dos quantitativos obedecem às seguintes premissas: As câmeras destinadas ao monitoramento da rodovia deverão obedecer aos seguintes índices de cobertura:

a) 100% para os trechos de travessia urbana relacionados no PER Volume II; e b) 30% para os demais trechos.

Para o atendimento a estes parãmetros, o quantitativo mínimo previsto é de 169 unidades cabendo a concessionária eventuais complementações para o atendimento aos percentuais de cobertura.

Somente serão objeto de reequilíbrio econômico financeiro alterações de quantitativos decorrentes da ampliação ou redução dos percentuais de cobertura.

Para as Edificações e Passarelas, os quantitativos estão correlacionados ao número de instalações a serem atendidas. Para este caso, devem ser considerados:

a) 2 câmeras em praças de pedágio abrangendo os segmentos de chegada e saída;
b) 2 câmeras para cada PPV;
c) 2 câmeras para cada PPD;
d) 1 câmera por BSO, localizada no acesso;
e) 1 câmera por unidade da PRF; e f) 2 câmeras por passarela.

Assim, para edificações e passarelas, eventuais alterações nos quantitativos de câmeras previstas poderão ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro.

Para o sistema de Detecção Automática de Incidentes (DAI), o quantitativo está relacionado às unidades de CFTV instalados nos Trechos Operacionais Críticos. A ampliação para demais segmentos da rodovia poderá ensejar o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

17. PER VOLUME II: APÊNDICE C — PER VOLUME II: APÊNDICE C; EDIFICAÇÕES PRF; BLINDAGEM DAS EDIFICAÇÕES

O Apêndice C do PER Volume II prevê os quantitativos mínimos das instalações e equipamentos e trechos operacionais críticos, incluindo: 4 para Edificações PRF (UOPs / Delegacias); e 7 para Blindagem das Edificações.

O PER Volume II, portanto, prevê 3 blindagens a mais do que o número de edificações da PRF.

Diante disso, entendemos que as 3 blindagens adicionais serão instaladas em UOPs ou Delegacias da PRF já existentes. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está parcialmente correto. A Tabela 69 do PER Volume 2 indica nos itens 2, 3 e 4 a existência de Delegacia e UOP na mesma localização, portanto, ambas as edificações deverão receber a Blindagem atingindo o total de edificações indicado na Tabela 63 - Quantitativos de Instalações e Equipamentos Operacionais.

18. PER VOLUME I: ITEM 3.4.3; PER VOLUME II: APÊNDICE C — PER VOLUME II: QUANTITATIVOS DO APÊNDICE C; PER VOLUME I: ITEM 3.4.3.

O Apêndice C do PER Volume II prevê os quantitativos mínimos das instalações e equipamentos e trechos operacionais críticos, incluindo: 17 para APH - Atendimento Pré-Hospitalar - Ambulância Tipo C; e 6 Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Leve.

O Sistema Rodoviário tem cerca de 887 km de extensão e atravessa regiões com grandes distâncias entre municípios e núcleos urbanos, o que limita o apoio de postos, oficinas e hospitais ao longo da rodovia. Nesse cenário, os tempos máximos de chegada podem ficar comprometidos, sobretudo nos atendimentos simultâneos e nos deslocamentos até unidades hospitalares.

Diante disso, entendemos que os quantitativos do Apêndice C correspondem aos investimentos considerados na modelagem da Concessão como necessários e adequados ao cumprimento dos parâmetros de desempenho do item 3.4.3 do PER Volume I ("3.4.3 Serviço de Atendimento ao Usuário"). Assim, se esses quantitativos se mostrarem insuficientes para cumprir esses parâmetros, a necessidade de veículos adicionais dará direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. Os quantitativos de ambulâncias e guinchos estabelecidos no PER são mínimos. A concessionária deverá realizar seus estudos para o atendimento aos parâmetros de desempenho específicos para cada serviço e constantes no PER Volume 1.

19. CONTRATO: CLÁUSULA 22.2.2 (I); ANEXO 14 DO CONTRATO; ESTUDOS DE VIABILIDADE: VOLUME 2 – ESTUDO DE TRÁFEGO — CONTRATO: CLÁUSULA 22.2.2 (I); ANEXO 14 DO CONTRATO; ESTUDOS DE VIABILIDADE - ESTUDO DE TRÁFEGO

Verificou-se a existência de rotas rodoviárias alternativas e rotas de fuga ao trecho rodoviário objeto da Concessão, inclusive, mas não se limitando, rotas de fuga por meio de estradas vicinais e estradas rurais denominadas "estradas carreadoras".

É o caso, entre outras, da Praça P07, em Vilhena/RO, responsável por significativa parcela da arrecadação tarifária do projeto. Nessa praça, foram identificadas diversas rotas alternativas por estradas vicinais e estradas carreadoras, pelas quais o usuário contorna a pista de cobrança. Essas rotas não são passíveis de neutralização alterando a posição da praça no limite de 5 km admitido pelo item 3.4.5.1 do PER Vol. I.

Considerando a existência de rotas rodoviárias alternativas e de fuga ao trecho rodoviário objeto da Concessão, favor confirmar se as rotas rodoviárias alternativas e de fuga foram consideradas:

1. Nos Estudos de Tráfego disponibilizados no âmbito dos Estudos de Viabilidade. Em caso positivo, indicar onde os dados correspondentes podem ser acessados, a metodologia e o volume de fuga estimados; e

2. No Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Demanda. Em caso positivo, esclarecer a metodologia utilizada para computar o impacto de tais rotas ao volume de tráfego de referência constante do referido mecanismo.

Reforçamos que a ANTT confirmou o entendimento de que "rotas de fuga conhecidas foram consideradas nos estudos de tráfego, que são a base do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Demanda" em resposta a esclarecimento apresentado no âmbito do projeto da BR 272/369/376 e PR 317/182/272/323/444/862/897/986 (Rodovias do Paraná – Lote 4) - Edital de Concessão nº 03/2025 (Protocolo 50500.042417/2025-43, item 20, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital de Concessão nº 03/2025).

RESPOSTA:

As bases de dados e metodologias utilizadas na projeção se encontram nos relatórios e anexos do Produto Volume IIa – Estudo de Demanda, incluindo as estimativas de fugas e captações de tráfego.

As projeções de tráfego foram elaboradas com base em modelo de simulação que considera as principais rotas concorrentes e aquelas com potencial de fuga e desvio da rodovia pedagiada.

Consequentemente, nem todos os caminhos dados por estradas não pavimentadas são considerados nesse tipo de modelo, uma vez que essas rotas têm capacidade limitada de absorver volumes significativos de tráfego e não oferecem condições básicas de trafegabilidade para os usuários do sistema rodoviário.

Além do mais, a possibilidade de haver fugas expressivas no entorno da praça P07 (Vilhena) por rotas vicinais e estradas de terra pode ser considerada baixa, se forem considerados os seguintes fatores:

1- Há previsão de valor alto de PDU (80% de desconto para usuários que passam todos os dias) no desconto para usuários frequentes (DUF), levando a tarifa de face ao patamar de até R$2,65 (considerando a tarifa no ano 10 com 80% de desconto), o que torna para os usuários frequentes, que são justamente os que terão maior conhecimento das rotas locais, a opção da fuga pouco atrativa.

2- Os demais usuários que pagarão a tarifa cheia, que são os de baixa frequência (e representam 26% dos usuários da praça, de acordo com a pesquisa OD realizada - ponto P113 em Vilhena), representam um grupo com baixa

tendência a usar rotas de fugas locais por estradas secundárias não pavimentadas, seja pelo desconhecimento da existência dessas rotas, seja pelo desconforto psicológico de usar esse tipo de via em um ambiente desconhecido e pela própria maior predisposição em pagar por pedágios que esse grupo possui em relação aos de maior frequência de uso (fato sempre comprovado em pesquisas de preferência declarada que via de regra atribuem valores do tempo de viagem bastante superiores a esse grupo).

3- Para o segmento de caminhões, a pesquisa OD realizada no ponto P113 indica que em 90% das viagens as tarifas são pagas pela transportadora, empresa ou proprietário da carga. Este grupo, definido em modelos de rede como viagens com custo 'reembolsado' possui baixa propensão a utilizar rotas de fuga - fato também amplamente comprovado em pesquisas de preferência declarada realizadas.

Ressalta-se que as projeções foram elaboradas para fins de precificação da concessão e possuem caráter meramente referencial, conforme cláusula 2.5.1 do Edital.

20. PER VOLUME II: APÊNDICE F — FIGURA PÁG. 78 DO PER VOLUME II, ACESSO EM "T"

A figura da página 78 do PER Volume 2 mostra o dispositivo do km 27+588 da BR-364/RO – Acesso em "T" - Entroncamento com BR-435, que está em construção pelo DNIT.

A legenda da figura mostra que o acesso em "T" (traçado de vermelho) não pertence à concessão.

Considerando que (i) o dispositivo está sendo executado pelo DNIT, fora do escopo de intervenções atribuídas à Concessionária no PER; e (ii) a conclusão e a operação do dispositivo dependem exclusivamente da atuação do DNIT, favor confirmar os entendimentos abaixo:

1. Entendemos que o dispositivo em construção pelo DNIT e a respectiva OAE não integram a Concessão. Está correto o entendimento?

2. Por consequência, entendemos que a Concessionária não será obrigada a (i) concluir o dispositivo e a respectiva OAE, caso o DNIT não o faça; nem (ii) realizar sua conservação e manutenção ao longo do Prazo da Concessão. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está correto. A interseção da BR-364/RO com a BR-435/RO, no km 27,588, não integra o escopo da Concessão CN3, mas sim o da Concessão CN5 (Nova 364), conforme a delimitação estabelecida nos respectivos PERs, em seus Apêndices F (Interseções), que excluem da CN3 e atribuem à CN5 esta interseção.

Portanto, sua conclusão, caso não realizada pelo DNIT, bem como sua conservação e manutenção durante o prazo da concessão, não constituem obrigações da Concessionária CN3.

21. PER VOLUME II: TABELAS 1 E 9 — PER VOLUME II: TABELAS 1 E 9

De acordo com a Tabela 1 - Descrição do Sistema Rodoviário, a BR-070-MT (SNV 537,40 - 729,70), possui as seguintes coordenadas: Coordenadas – Início: Latitude: 15°38'57.14"S Longitude: 56°11'41.44"O

A Tabela 9 - Duplicação BR-070/MT, por sua vez, indica, para o trecho com início no km SNV 537,4, as seguintes coordenadas:

Coordenadas – Início: Latitude: 15°40'45.84"S Longitude: 56°16'35.24"O

Embora se refiram ao mesmo ponto inicial (km 537,40), as coordenadas iniciais das Tabelas 1 e 9 divergem entre si.

Diante disso, solicitamos que a ANTT esclareça:

1. Quais são as coordenadas corretas (latitude e longitude) dos pontos inicial e final da Duplicação da BR-070/MT prevista na Tabela 9 do PER Volume II; e

2. Quais são as coordenadas corretas (latitude e longitude) de cada dispositivo e obra previstos ao longo dos 11,37 km da Duplicação da BR-070/MT

RESPOSTA:

Houve erro material no preenchimento das coordenadas da Tabela 9. As coordenadas corretas são aquelas indicadas na Tabela 1:

Km inicial:
Latitude: 15°38'57.14"S Longitude: 56°11'41.44"O

Km final:
Latitude: 15°40'45.28"S Longitude: 56°17'43.77"O

Não foram identificados erros nos demais dispositivos do trecho.

22. PER VOLUME II: ITEM 3.2.1, B — AS TABELAS 11, 12 E 13 DO ITEM 3.2.1 DO PER VOLUME II

As tabelas 11, 12 e 13 do item 3.2.1 do PER Volume II (Faixas adicionais em pista simples) indicam, para cada obra, a "Extensão de Projeto (*) (km)" e as coordenadas (latitude e longitude) dos pontos inicial e final.

No entanto, as extensões indicadas na coluna "Extensão de Projeto (*) (km)" não coincidem com as extensões entre as coordenadas indicadas nas próprias tabelas.

Diante disso, entendemos que, para intervenções a serem realizadas nos respectivos trechos, será considerada a extensão definida na coluna "Extensão de Projeto (*) (km)" das Tabelas 11, 12 e 13 do PER Volume II. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento está correto. As extensões das intervenções foram calculadas em função do km de projeto e devem seguir o disposto no PER.

PROTOCOLO: 50500.060016/2026-56

Recebido em 07 de outubro de 2026 - 20:00:00

1. EDITAL - PARTE VII - CONTRATO DE CONCESSÃO – ANEXOS DO CONTRATO – ANEXO 14 - MECANISMO DE COMPARTILHAMENTO DO RISCO DE DEMANDA – ITEM 1.3. — SUCLÁUSULA 1.3, DO ANEXO 14 DO CONTRATO; MECANISMO DE COMPARTILHAMENTO DO RISCO DE DEMANDA

No referido Item é dito que: "1.3. As informações necessárias à aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda serão extraídas dos volumes de tráfego reais registrados nas praças de pedágio da Concessionária, e/ou dos instrumentos de fiscalização à disposição da ANTT, incluindo-se o tráfego de: (a) veículos isentos, com exceção de motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas moto; e (b) veículos evasores de praças físicas." A interpretação desta subclásula gerou muitas dúvidas em diversos Certames de Concessões Rodoviárias patrocinados pela ANTT. No entanto,

já no âmbito do ambiente contratual, a redação desta subcláusula foi profundamente analisada pelos Setores Técnicos e Jurídicos da ANTT, culminando em Deliberação da Diretoria Colegiada sobre o tema (DELIBERAÇÃO ANTT Nº 12, DE 19 DE JANEIRO DE 2026). Não cabe aqui descrever todo o processo mas apenas a sua decisão final que foi a de se alterar a redação da sucláusula 1.3, do Anexo 14, para a seguinte: "1.3. As informações necessárias à aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda serão extraídas dos volumes de tráfego reais registrados nas praças de pedágio da Concessionária, e/ou dos instrumentos de fiscalização à disposição da ANTT, incluindo-se o tráfego de veículos isentos por decisão judicial ou administrativa superveniente e evasores."

Sendo assim, até para poupar futuros retrabalhos pelas equipes da ANTT, solicita-se que seja alterada a referida redação, constante no Anexo 14 do presente Edital de Licitação, para a redação acima, já aprovada em todas as instâncias da ANTT.

RESPOSTA:

A redação que consta na Minuta do Anexo será mantida, podendo ser futuramente submetida ao setor competente para apreciação.

2. EDITAL - PARTE VII - CONTRATO DE CONCESSÃO – ANEXOS DO CONTRATO – ANEXO 14 - MECANISMO DE COMPARTILHAMENTO DO RISCO DE DEMANDA – ITEM 2.3.6. — CONTRATO – ANEXO 14; TARIFA MÉDIA DA PRAÇA NO DUFDUF – DESCONTO DE USUÁRIOS FREQUENTES

(contém imagem)

No referido item, é apresentada a fórmula para cálculo da "Tarifa Média da Praça de Pedágio "p" no ano "t", TMPRACAp,t expressa pela seguinte equação: Verifica-se que, corretamente, foi expurgado da Tarifa Média da Praça os valores correspondentes aos Descontos Básicos Tarifários - DBT. Entende-se que, de maneira absolutamente similar e justa, também deveriam ser expurgados os valores correspondentes ao DUF – Desconto de Usuários Frequentes, pois ambos têm o mesmo efeito sobre a Tarifa Média da Praça. Sendo assim, solicita-se que a equação para cálculo da Tarifa Média da Praça seja complementada para incluir a redução devida aos Descontos de Usuários Frequentes - DUF.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. O cálculo da Tarifa Média da Praça deve observar a metodologia estabelecida no item 2.3.6 do Anexo 14 do Contrato de Concessão, não sendo prevista a dedução adicional referente ao Desconto de Usuário Frequente (DUF).

Ressalta-se que o DUF possui mecanismo específico de apuração e compensação, conforme estabelecido nas subcláusulas 19.4.2 a 19.4.4 do Contrato de Concessão, não cabendo sua inclusão como dedução adicional na fórmula do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda.

3. EDITAL - PARTE VII - CONTRATO DE CONCESSÃO – ANEXOS DO CONTRATO – ANEXO 14 - MECANISMO DE COMPARTILHAMENTO DO RISCO DE DEMANDA – ITEM 2.3.6. — ANEXOS DO CONTRATO – ANEXO 14; FÓRMULA DA COMPENSAÇÃO FINANCEIRA DO ANO "T" (RT)"

No referido item, é apresentada a fórmula para "A Compensação Financeira do ano "t" (Rt)" expressa pela seguinte equação: $Rt = \%FC * DVEQt * (1 - \%ATR) * TMPt.$*, fórmula a ser aplicada tanto nas compensações a favor do Poder Concedente quanto nas compensações a favor da Concessionária.*

Analisando esta fórmula verifica-se que sua aplicação não é adequada indistintamente às duas situações, pois elas não são exatamente iguais. Exemplificando: (i) nos casos de compensações a favor do Poder Concedente, a Concessionária irá "devolver" uma receita já "recebida" por ela e, consequentemente, já é, no mínimo, devedora ou já desembolsou todos os tributos e obrigações incidentes sobre a receita bruta, portanto, no ato da compensação, é justo e

correto que sejam abatidos os valores já devidos ou desembolsados pela Concessionária, ou seja, a aplicação do %ATR está absolutamente correta para esta situação; (ii) já nos casos das compensações a favor da Concessionária, estas representarão uma nova "receita bruta" que ainda não foi "recebida" ou sequer "contabilizada" pela Concessionária, que deverá, no ato da efetivação de tais compensações, recolher todos os tributos e obrigações incidentes sobre esta nova "receita bruta", não sendo, por consequência, devida a redução das compensações do fator %ATR, pois o valor relativo a ele será efetivamente desembolsado pela Concessionária apenas e somente após o "recebimento" das devidas compensações.

Do exposto, solicita-se que seja adequada a fórmula da Compensação Financeira, seja considerando o valor do fator %ATR como "0" (zero), para o caso das compensações a favor da Concessionária, seja desdobrando a fórmula em duas, uma para cada situação das compensações.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. O Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda estabelece metodologia objetiva de compensação financeira, aplicável tanto em favor do Poder Concedente quanto da Concessionária.

O fator %ATR integra a metodologia de cálculo prevista no item 2.3.6 do Anexo 14 do Contrato, sendo aplicado em ambas as situações, de modo a considerar os efeitos dos tributos e demais encargos incidentes sobre a receita tarifária.

Dessa forma, deve ser mantida a fórmula estabelecida no referido Anexo, não sendo prevista a adoção de percentuais distintos de %ATR em função do beneficiário da compensação.

4. PER VOL. I 3.1.1 (RECUPERAÇÃO, ITEM 2) X ANEXO 5 TAB. II ITEM 26 — PER VOL. I 3.1.1 (RECUPERAÇÃO, ITEM 2); ANEXO 5 TAB. II ITEM 26

Acostamentos Pista Existente com largura inferior a 2,0 m.

Solicita-se publicar a relação dos "trechos faltantes" de acostamento do item 3.1.1 do PER Vol. I por SNV (km inicial e final, lado, largura e ano de conclusão), compatível com o MEF, confirmando que (i) a obrigação se limita aos segmentos listados; (ii) não há acostamento faltante na BR-070/MT, conforme o percentual nulo do item 26 da Tabela II do Anexo 5; (iii) o Fator D do item 26 será calculado sobre as quantidades anuais dessa relação; e (iv) acostamento em trecho com obrigação no PER não será requisitado como Estoque de Melhorias. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. O item 3.1.1, "Pavimento", do PER Volume I, na fase de Recuperação, prevê a recuperação ou recomposição das pistas de rolamento, faixas de segurança e acostamentos, de modo a atender às larguras mínimas e às demais condições estabelecidas no item 3.2.8.1. O mesmo item prevê a implantação de acostamentos nos trechos faltantes, conforme os parâmetros definidos nesse dispositivo.

Por sua vez, o item 3.2.8.1, "Características Geométricas da Rodovia", estabelece as larguras mínimas dos acostamentos para pistas existentes e novas, bem como os prazos para as adequações. Para as pistas existentes, as adequações devem ocorrer até o final da fase de Recuperação, nos trechos não sujeitos a obras de ampliação de capacidade ou melhorias nos segmentos adjacentes, observados os prazos específicos previstos no PER.

5. PER VOL. I 3.2.3; VOL. II TABELAS 57 E 58; CONTRATO 7.7, 5.3(I), 8.5.3 — MECANISMO DE NÍVEIS DE SERVIÇO; PER VOL. I 3.2.3; VOL. II TABELAS 57 E 58; CONTRATO 7.7, 5.3(I), 8.5.3

Mecanismo de Níveis de Serviço.

Solicita-se confirmar o entendimento de que (i) os gatilhos das Tabelas 57 e 58 do PER Vol. II são apurados por sentido (unidirecionais) ; (ii) a aferição se inicia com o Sistema de Análise de Tráfego em operação, em ponto definido nos termos da subcláusula 8.5.2; (iii) o prazo de execução seguirá o cronograma aprovado (subcláusula 8.5.5), sem aplicação

dos marcos da subcláusula 5.3 contados antes do atingimento do gatilho; (iv) os custos dos anteprojetos exigidos pela subcláusula 7.7 serão ressarcidos ainda que a obra não seja autorizada.

RESPOSTA:

(i) O entendimento não está correto. Os gatilhos das Tabelas 57 e 58 do PER Volume II foram definidos por Trecho Homogêneo, nos termos do item 3.2.3 do PER Volume I e da cláusula 1.1.1(lii) do Contrato. Assim como descrito no PER Vol I, seção 3.2.3, os volumes se referem ao fluxo de veículos do trecho homogêneo, portanto se referem ao VDMA de ambos os sentidos (bidirecional). A Tabela 57 do PER Volume II apresenta erro material. Onde se lê "Tabela 57 – Gatilhos Volumétricos por Sentido e Trecho Homogêneo para Faixas Adicionais em Pista Simples", leia-se "Tabela 57 - Gatilhos Volumétricos por Trecho Homogêneo para Faixas Adicionais em Pista Simples". Por isso a Tabela 57 do PER Volume II apresenta erro material. Onde se lê "Tabela 57 – Gatilhos Volumétricos por Sentido e Trecho Homogêneo para Faixas Adicionais em Pista Simples", leia-se "Tabela 57 - Gatilhos Volumétricos por Trecho Homogêneo para Faixas Adicionais em Pista Simples".

(ii) O Contrato estabelece a obrigação de monitoramento permanente do tráfego, bem como de disponibilização à ANTT, em tempo real, das informações relativas à aferição dos Gatilhos Volumétricos, conforme previsto nas subcláusulas 15.2 e 15.3.2. Por sua vez, a subcláusula 8.5.2 atribui à ANTT a competência para definir o ponto de medição. Nesse contexto, não há previsão contratual que condicione o início da aferição dos Gatilhos Volumétricos à entrada em operação do Sistema de Análise de Tráfego, devendo o monitoramento observar os parâmetros estabelecidos no item 3.4.2.2 do PER – Volume I.

(iii) O cronograma aprovado pela ANTT orientará a execução das obras, mas não afasta os prazos e as obrigações preparatórias expressamente previstos no Contrato.

(iv) Nos termos da subcláusula 8.5.3(iii), somente serão recompostos, em favor da Concessionária, os custos de elaboração de estudos e projetos para a execução das Obras de Manutenção de Nível de Serviço que tenham sido autorizadas pela ANTT, após consulta ao Ministério supervisor.

6. CONTRATO, 28.6(III), 28.7, 28.8; 37.1.9 — FINANCIAMENTOS E OBRIGAÇÕES FINANCEIRAS; CONTRATO, RESTRIÇÕES NAS SUBCLÁUSULAS 28.6(III), 28.7, 28.8; 37.1.9

Financiamentos e Obrigações Financeiras.

Solicita-se confirmar o entendimento de que (i) as restrições da subcláusula 28.7 somente se aplicam após notificação formal da ANTT que identifique a situação da cláusula 37.1, assegurado prazo para correção e contraditório (subcláusula 37.4), vigorando até a comprovação de sua superação; (ii) a subcláusula 28.6(iii) não alcança financiamentos de Partes Relacionadas contratados em condições de mercado e informados à ANTT nos termos da subcláusula 28.2; e (iii) a "viabilidade para contratação dos financiamentos de longo prazo" da subcláusula 37.1.9 poderá ser comprovada por carta de enquadramento ou aprovação de crédito de instituição financeira, contrato de coordenação de emissão de debêntures ou contrato de financiamento assinado, não se aplicando a subcláusula se o cronograma de obras estiver sendo cumprido com recursos próprios ou dívida de curto prazo.

RESPOSTA:

Quanto ao item (i), o entendimento está incorreto, uma vez que a aplicação das restrições previstas na subcláusula 28.7 deverá observar as hipóteses e condições estabelecidas no Contrato, inclusive a relação com as situações previstas na subcláusula 37.1. Não se pode, contudo, confirmar genericamente que tais restrições somente produzirão efeitos após notificação formal da ANTT, nem que sua vigência estará necessariamente condicionada à observância de prazo para correção e contraditório, sem prejuízo das disposições contratuais específicas aplicáveis a cada hipótese. Nesse sentido, é oportuno destacar que não se pode confundir a aplicação das restrições às hipóteses do item 37.1 com o processo de caducidade em si.

Quanto ao item (ii), o entendimento está incorreto, porquanto a contratação de financiamentos com Partes Relacionadas, ainda que em condições de mercado e informada à ANTT nos termos da subcláusula 28.2, não afasta, por si só, a incidência das disposições previstas na subcláusula 28.6(iii).

Quanto ao item (iii), o entendimento não está integralmente correto pois a comprovação da viabilidade para contratação dos financiamentos de longo prazo deverá observar os requisitos previstos na subcláusula 37.1.9 e as circunstâncias concretas da Concessão. Os documentos indicados poderão ser considerados na avaliação, conforme seu conteúdo, grau de vinculação e aptidão para demonstrar a efetiva viabilidade da contratação. Não se pode, entretanto, assegurar previamente que qualquer desses documentos será suficiente, isoladamente, para comprovar o atendimento da condição contratual.

Da mesma forma, a utilização de recursos próprios ou de dívida de curto prazo para a execução das obras não afasta automaticamente a aplicação da subcláusula 37.1.9. A incidência da disposição deverá ser examinada à luz de sua finalidade, de seus pressupostos e das obrigações contratuais pertinentes, considerando-se os elementos efetivamente apresentados pela Concessionária.

7. PER VOL. I — OBRIGAÇÃO DE ADEQUAÇÃO DOS ACOSTAMENTOS PREVISTA NO PER VOL. I

Acostamentos. Considerando a obrigação prevista no Programa de Exploração da Rodovia (PER) de adequação dos acostamentos que não atendam aos parâmetros estabelecidos, solicita-se ao Poder Concedente esclarecimento quanto à aplicação dessa exigência ao segmento compreendido entre o km 693+000 e o km 695+700, no qual há faixa adicional existente e cortes expressivos em rocha.

Nesse segmento, a adequação dos acostamentos demandaria intervenções de elevada complexidade executiva, com custos relevantes associados à escavação em rocha. Essas particularidades justificam uma avaliação específica da exigência, considerando a viabilidade técnico-econômica da intervenção, os benefícios esperados e a preservação das condições de segurança viária, sendo que, há justificativas técnicas nas normativas que permitem, a não necessidade de acostamento em trechos curtos, como o supracitado.

Diante do exposto, a obrigação de adequação dos acostamentos prevista no PER deverá ser integralmente cumprida nesse segmento ou poderá ser justificada e admitida, em caráter excepcional, a manutenção da seção transversal existente neste trecho específico?

RESPOSTA:

O item 3.1.1, “Pavimento”, do PER Volume I, na fase de Recuperação, prevê a recuperação ou recomposição das pistas de rolamento, faixas de segurança e acostamentos, de modo a atender às larguras mínimas e às demais condições estabelecidas no item 3.2.8.1. O mesmo item prevê a implantação de acostamentos nos trechos faltantes, conforme os parâmetros definidos nesse dispositivo.

Por sua vez, o item 3.2.8.1, “Características Geométricas da Rodovia”, estabelece as larguras mínimas dos acostamentos para pistas existentes e novas, bem como os prazos para as adequações. Para as pistas existentes, as adequações devem ocorrer até o final da fase de Recuperação, nos trechos não sujeitos a obras de ampliação de capacidade ou melhorias nos segmentos adjacentes, observados os prazos específicos previstos no PER.

PROTOCOLO: 50500.060036/2026-27
Recebido em 07 de outubro de 2026 - 22:16:00

1. CONTRATO DE CONCESSÃO – CLÁUSULA 5.1.1 — CONTRATO DE CONCESSÃO – CLÁUSULA 5.1.1; TRECHOS EM TERRAS INDÍGENAS.

Trechos em terras indígenas.

Considerando que diversos trechos do Sistema Rodoviário passam muito próximos ou até mesmo dentro de terras indígenas, favor esclarecer se já existe algum entendimento ou mesmo autorização da FUNAI para implantação de obras e edificações como Bases Operacionais, Praças de Pedágio, dispositivos de retorno ou até mesmo pontos de ônibus.

RESPOSTA:

O estudo socioambiental considerou a legislação aplicável ao licenciamento ambiental para as obras de edificações operacionais e demais instalações previstas no PER, que é a portaria interministerial Nº 01/2020. O Art. 10º dessa Portaria estabelece a necessidade de manifestação da FUNAI, que será acionada pelo IBAMA. Portanto, os procedimentos aplicáveis foram considerados na modelagem.

2. CONTRATO DE CONCESSÃO –CLÁUSULA 19.3.9, (III) — RECUPERAÇÃO DE RECEITA FRUSTRADA PELO ADIAMENTO DA RECLASSIFICAÇÃO TARIFÁRIA.

Recuperação de receita frustrada pelo adiamento da Reclassificação Tarifária. A Cláusula 19.3.9. (iii) do Contrato de Concessão prevê que a recuperação de parte da receita frustrada pelo adiamento da Reclassificação Tarifária "não se aplica quando o atraso decorrer, total ou parcialmente, de ato, omissão, ineficiência ou inadimplemento imputável à Concessionária". Considerando que o Fator D já contempla consequências financeiras associadas ao descumprimento das obrigações contratuais, solicita-se esclarecer se está correto o entendimento de que a vedação prevista nesse dispositivo não poderá ser aplicada cumulativamente com o Fator D em decorrência de um mesmo fato.

Caso o entendimento não esteja correto, quais critérios serão adotados para evitar a sobreposição de consequências financeiras pelo mesmo descumprimento?

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

A subcláusula 19.3.9(iii) estabelece que não será admitida a recuperação de receita frustrada pelo adiamento da Reclassificação Tarifária quando o atraso decorrer, total ou parcialmente, de ato, omissão, ineficiência ou inadimplemento imputável à Concessionária. Trata-se de condição de elegibilidade para a recuperação de receita, e não de penalidade contratual adicional.

O Fator D, por sua vez, constitui mecanismo de aplicação do Desconto de Reequilíbrio relativo ao atraso ou à inexecução de obras e serviços, nos termos do Anexo 5, sendo aplicado independentemente da aferição de culpa, conforme previsto na subcláusula 23.5.4(ii).

3. CONTRATO DE CONCESSÃO –CLÁUSULA 19.3.9, (III) — RECUPERAÇÃO DE RECEITA FRUSTRADA PELO ADIAMENTO DA RECLASSIFICAÇÃO TARIFÁRIA.

Recuperação de receita frustrada pelo adiamento da Reclassificação Tarifária. A Cláusula 19.3.9. (iii) do Contrato de Concessão prevê que a recuperação de parte da receita frustrada pelo adiamento da Reclassificação Tarifária "não se aplica quando o atraso decorrer, total ou parcialmente, de ato, omissão, ineficiência ou inadimplemento imputável à Concessionária". Considerando que o Fator D já contempla consequências financeiras associadas ao descumprimento das obrigações contratuais, solicita-se esclarecer se está correto o entendimento de que nas hipóteses em que o atraso decorrer de causas concorrentes, imputáveis à Concessionária e ao Poder Concedente ou de eventos cujo risco não seja alocado à Concessionária, a vedação à recuperação de receita ficará limitada à parcela do atraso efetivamente atribuível à Concessionária.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

Nos termos da subcláusula 19.3.9(iii) do Contrato, a recuperação de parte da receita frustrada pelo adiamento da Reclassificação Tarifária não se aplica quando o atraso decorrer, total ou parcialmente, de ato, omissão, ineficiência ou inadimplemento imputável à Concessionária.

A utilização da expressão "total ou parcialmente" não estabelece a limitação da vedação à parcela do atraso atribuível à Concessionária.

Dessa forma, o ato, a omissão, a ineficiência ou o inadimplemento imputável à concessionária, mesmo que parcialmente, é apto a vedação integral disposta na cláusula 19.3.9 (iii).

4. CONTRATO DE CONCESSÃO –CLÁUSULA 19.3.9, (III) — RECLASSIFICAÇÃO TARIFÁRIA; CLÁUSULA 19.3.9. (III); FATOR D

Recuperação de receita frustrada pelo adiamento da Reclassificação Tarifária. A Cláusula 19.3.9. (iii) do Contrato de Concessão prevê que a recuperação de parte da receita frustrada pelo adiamento da Reclassificação Tarifária "não se aplica quando o atraso decorrer, total ou parcialmente, de ato, omissão, ineficiência ou inadimplemento imputável à Concessionária". Considerando que o Fator D já contempla consequências financeiras associadas ao descumprimento das obrigações contratuais, solicita-se esclarecer quais critérios e procedimentos serão utilizados para apurar o nexo causal, a contribuição de cada causa para o atraso e a parcela da receita frustrada passível de recuperação.

Adicionalmente, entende-se que a expressão "total ou parcialmente" não deve resultar na exclusão integral da recuperação de receita quando apenas parte do atraso for imputável à Concessionária, devendo ser preservada a recuperação correspondente às demais causas, conforme a matriz de riscos contratual. Está correto esse entendimento?

Em caso negativo, solicita-se indicar o alcance da vedação e os fundamentos para sua aplicação integral nessas hipóteses.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

Nos termos da subcláusula 19.3.9(iii) do Contrato, a recuperação de parte da receita frustrada pelo adiamento da Reclassificação Tarifária não se aplica quando o atraso decorrer, total ou parcialmente, de ato, omissão, ineficiência ou inadimplemento imputável à Concessionária.

A utilização da expressão "total ou parcialmente" não estabelece a limitação da vedação à parcela do atraso atribuível à Concessionária.

Dessa forma, o ato, a omissão, a ineficiência ou o inadimplemento imputável à concessionária, mesmo que parcialmente, é apto a vedação integral disposta na cláusula 19.3.9 (iii).

5. EDITAL – ITEM 17.18 — HOLDING INTERMEDIÁRIA; ITEM 17.18 DO EDITAL

Holding intermediária. O item 17.18 do Edital permite à Adjudicatária constituir sociedade com natureza de holding intermediária, na condição de única controladora da SPE que atuará como Concessionária, desde que seja mantida a relação de controle dessa sociedade com a Adjudicatária. Nesse contexto, caso a Adjudicatária seja um consórcio, está correto o entendimento de que será admitida a constituição de holding intermediária cujos acionistas sejam os membros do consórcio adjudicatário, observadas as respectivas participações consorciais, e que será a única acionista da SPE?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. O entendimento só pode ser considerado incorreto na hipótese de vedação expressa da constituição de holding intermediária por Adjudicatária formada por consórcio.

6. EDITAL – ITEM 17.18 — HOLDING INTERMEDIÁRIA. O ITEM 17.18 DO EDITAL; ADJUDICATÁRIA SENDO UM CONSÓRCIO FORMADO POR FUNDOS DE INVESTIMENTO

Holding intermediária. O item 17.18 do Edital permite à Adjudicatária constituir sociedade com natureza de holding intermediária, na condição de única controladora da SPE que atuará como Concessionária, desde que seja mantida a relação de controle dessa sociedade com a Adjudicatária. Nesse contexto, caso a Adjudicatária seja um consórcio formado por fundos de investimento, está correto o entendimento de que a holding intermediária pode ser uma sociedade previamente existente, desde que seja integralmente detida pelos fundos de investimento integrantes do consórcio adjudicatário e seja a única acionista da SPE Concessionária?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. O entendimento só pode ser considerado incorreto na hipótese de vedação expressa da constituição de holding intermediária por Adjudicatária formada por consórcio.

7. EDITAL – ITEM 17.18 — HOLDING INTERMEDIÁRIA. O ITEM 17.18 DO EDITAL

Holding intermediária.

O item 17.18 do Edital permite à Adjudicatária constituir sociedade com natureza de holding intermediária, na condição de única controladora da SPE que atuará como Concessionária, desde que seja mantida a relação de controle dessa sociedade com a Adjudicatária. Nesse contexto, caso a Adjudicatária seja um consórcio, está correto o entendimento de que não será exigida da holding intermediária a comprovação dos requisitos de qualificação exigidos no Leilão, uma vez que tais requisitos já terão sido comprovados pelo consórcio adjudicatário e seus membros, que permanecerão como controladores indiretos da SPE por meio da holding?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

8. EDITAL – ITEM 6.1 — APRESENTAÇÃO ELETRÔNICA DA DOCUMENTAÇÃO

Apresentação eletrônica da documentação.

Está correto o entendimento de que (i) a Garantia da Proposta, (ii) a Proposta Econômica Escrita e (iii) os Documentos de Qualificação deverão ser entregues exclusivamente por meio da Plataforma de Leilões da B3, sendo a única exceção a entrega de Garantia de Proposta sob a modalidade de fiança bancária, cuja via física original deverá ser apresentada presencialmente em até um dia útil anterior à data da Sessão Pública do Leilão (item 8.4 (II) do Edital)?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

O item 6.8.1 estabelece que não será admitida a entrega dos documentos do Leilão por via postal ou qualquer outro meio não previsto neste item 6.

A segunda parte determina que os meios deverão estar previstos no item 6.

O Item 6.1 determina, como regra geral, que a garantia da proposta e a proposta econômica escrita deverão ser entregues na plataforma de leilões da B3.

Já o item 6.11.2 registra exceção a regra do item 6.1 que consiste na apresentação de documentos originais após solicitação realizada pela Comissão de Outorga, a seu critério e a qualquer momento.

Não obstante, outras exceções poderão ser expressamente permitidas pelo Edital, tal qual ocorre no item 8.4 (ii) acerca da fiança bancária em razão de sua especificidade.

Dessa forma, os documentos devem ser entregues, como regra, somente por meio da Plataforma de Leilões da B3. No entanto, se houver solicitação por parte da Comissão de Outorgas, a apresentação de documentos originais deverá ocorrer no prazo do cronograma ou em outra data determinada pela Comissão.

9. EDITAL – ITENS 6.3 E 6.3.1 — NUMERAÇÃO DE PÁGINAS, NOS ITENS 6.3 E 6.3.1 DO EDITAL

Numeração de páginas.

Os itens 6.3 e 6.3.1 do Edital exigem a numeração das páginas que contenham conteúdo nos volumes da Garantia da Proposta, da Proposta Econômica Escrita e dos Documentos de Qualificação. Considerando que os documentos serão apresentados eletronicamente na Plataforma de Leilões da B3 e que determinados documentos são natos digitais, como apólices de seguro garantia e documentos assinados eletronicamente, cuja alteração para inclusão de numeração pode comprometer a integridade do arquivo ou a validade das assinaturas, está correto o entendimento de que a exigência de numeração será dispensada para esses documentos?

Em caso negativo, solicita-se esclarecer o procedimento a ser adotado para atender à exigência sem comprometer a integridade dos arquivos e a validade das assinaturas eletrônicas.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

O procedimento previsto pelo edital deverá ser seguido sem exceções.

10. EDITAL – ITENS 6.2 E 6.5 — RUBRICA DOS REPRESENTANTES NA DOCUMENTAÇÃO; ITEM 6.2 DO EDITAL

Rubrica da documentação.

Considerando que, nos termos do item 6.2 do Edital, os envelopes serão apresentados eletronicamente por meio da Plataforma de Leilões da B3 e que determinados documentos são natos digitais, cuja alteração para inclusão de rubricas pode comprometer a integridade dos arquivos ou a validade das assinaturas eletrônicas, está correto o entendimento de que será dispensada a rubrica dos Representantes Credenciados em todas as páginas dos documentos apresentados por meio digital?

Em caso negativo, solicita-se indicar o procedimento admitido para inclusão de rubricas, inclusive em documentos previamente assinados eletronicamente por terceiros, sem comprometer a integridade dos arquivos e a validade das assinaturas existentes.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

O procedimento estabelecido pelo Edital deverá ser observado sem exceções.

11. EDITAL – ITEM 6.10 — FORMALIDADES PARA ASSINATURA DE DOCUMENTOS; ITEM 6.10 DO EDITAL

Formalidades para assinatura de documentos.

Conforme o item 6.10 do Edital, é dispensado o reconhecimento de firma das declarações, procurações e Proposta Econômica Escrita. Entende-se que os documentos que exigem assinatura, inclusive pelos Representantes

Credenciados, poderão ser assinados eletronicamente, mediante certificado digital em linha com a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil), conforme previsto pela Lei Federal nº 14.063/2020. Esse entendimento está correto?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

12. EDITAL – ITEM 11.1 — VOLUME DA PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA; EDITAL – ITEM 11.1

Volume da Proposta Econômica Escrita. O item 11.1. do Edital determina que o volume da Proposta Econômica deve conter Carta de Apresentação da Proposta Econômica Escrita e documentos indicados no item 11. Todavia, não há disposição indicando quaisquer documentos adicionais. Nesse sentido, está correto o entendimento de que o volume da Proposta Econômica deverá conter apenas a Carta de Apresentação da Proposta Econômica Escrita?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. O item 11.1 do Edital exige que conste no Volume 2 apenas a Carta de Apresentação da Proposta Econômica Escrita.

13. EDITAL – ITEM 10.2.1 — CONTRATAÇÃO DE CORRETORA CREDENCIADA

Contratação de Corretora Credenciada.

Está correto o entendimento de que a contratação de Corretora Credenciada é opcional? Em caso positivo, está correto o entendimento de que, caso opte por não contratar Corretora Credenciada, a Proponente estará dispensada de apresentar contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente, cujo conteúdo mínimo é especificado no Manual de Procedimentos do Leilão?

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. O item 10.2.1 do Edital trata da faculdade de representação da Proponente por Corretora Credenciada. Para a apresentação da Garantia da Proposta, devem ser observados os itens 8.4, VI e IX, que exigem, respectivamente, a assinatura da Corretora Credenciada na carta de apresentação da garantia e a apresentação do contrato de intermediação, conforme o Manual de Procedimentos do Leilão.

14. EDITAL – ITEM 10.2.1 — ASSINATURA DE DOCUMENTOS PELA CORRETORA CREDENCIADA; GARANTIA DA PROPOSTA

Assinatura de documentos pela Corretora Credenciada.

Considerando que, nos termos do item 10.2.1 do Edital, a contratação de Corretora Credenciada pela Proponente é facultativa, está correto o entendimento de que, caso a Proponente opte por não contratá-la, os documentos cuja assinatura seja atribuída à Corretora Credenciada pelo Edital (como a carta de apresentação da Garantia da Proposta) deverão ser assinados pelo Representante Credenciado da Proponente? Em caso negativo, solicita-se esclarecer quem deverá assinar esses documentos e quais formalidades deverão ser observadas nessa hipótese.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. O item 10.2.1 trata da faculdade de a Proponente ser representada por Corretora Credenciada nos procedimentos do Leilão. Já o item 8.4(VI) estabelece exigência específica para a apresentação da Garantia da Proposta: a carta que a acompanha deverá ser assinada pela Corretora Credenciada, conforme o Manual de Procedimentos do Leilão. Essa assinatura é exigida independentemente da opção de representação e não pode ser substituída pela assinatura do Representante Credenciado da Proponente.

15. ANEXO 5 DO EDITAL – ITENS 2 E 9 — VALIDADE DE ATESTADOS TÉCNICOS; ITEM 2 DO ANEXO 5 DO EDITAL - DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO

Validade de atestados técnicos. Conforme o item 2 do Anexo 5 do Edital – Documentos de Qualificação, as certidões apresentadas para fins de habilitação que não possuam prazo de validade expresso serão aceitas desde que tenham sido emitidas em até 90 dias antes da Data de Recebimento dos Envelopes. Está correto o nosso entendimento de que esse prazo não se aplica aos atestados de qualificação técnica previstos na Tabela VII do item 9 e no item 9.9 do mesmo Anexo, considerando que tais documentos se destinam à comprovação de experiência pretérita e, por sua natureza, não estão sujeitos a prazo de validade?

RESPOSTA:

O entendimento está correto.

Por sua vez, os itens 13.2, incisos I a III, 13.2.1 e 13.2.2, autorizam a Comissão de Outorga a solicitar esclarecimentos, promover diligências e determinar o saneamento de falhas formais ou a complementação de insuficiências documentais

16. EDITAL – ITEM 17.3 (III); E ANEXO 5 DO EDITAL – ITEM 10 (E) — MINUTA DE ESTATUTO SOCIAL DA SPE.

Minuta de Estatuto Social da SPE.

Nos termos do item 17.3 do Edital, a Adjudicatária deverá apresentar, entre outros documentos, a minuta do estatuto social da SPE em conformidade com o Edital e seus Anexos, como condição precedente à assinatura do Contrato de Concessão. Verifica-se, contudo, que o Anexo 5 do Edital, relativo aos Documentos de Qualificação, também exige das licitantes a apresentação de minuta do estatuto social da SPE.

Diante desse contexto, está correto o entendimento de que a minuta do estatuto social da SPE a ser incluída na documentação de qualificação da Proponente deve conter, em caráter preliminar, as principais disposições do estatuto da futura SPE, admitindo-se ajustes e alterações posteriores que se revelem necessários para a consolidação da versão definitiva do documento, a qual será apresentada pela Adjudicatária à ANTT?

RESPOSTA:

Está parcialmente correto o entendimento. A minuta do Estatuto Social da SPE, prevista no Anexo 5, item 10, alínea “e”, deve ser apresentada como parte dos Documentos de Qualificação da Proponente em caráter preliminar, contemplando as disposições essenciais e observando a compatibilidade com o Edital e a Minuta do Contrato. Já o Estatuto definitivo, devidamente formalizado, deverá ser apresentado pela Adjudicatária à ANTT no prazo indicado, conforme item 17.3, como condição para assinatura do Contrato. Não obstante, os ajustes e alterações posteriores não devem ser contrários ou desproporcionais ao conteúdo apresentado preliminarmente, de modo que estas alterações não se tornem instrumentos que desvirtuem a lógica cautelar da minuta exigida.

17. ANEXO 5 DO EDITAL – TABELA VI — ANEXO 5 DO EDITAL – TABELA VI - FUNDOS DE INVESTIMENTO – DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO DAS EXIGÊNCIAS DE RESERVA DE CARGOS

Fundos de investimento – Declaração de cumprimento das exigências de reserva de cargos. A Tabela VI do Anexo 5 do Edital não esclarece se os fundos de investimento devem apresentar declaração de cumprimento das exigências de reserva de cargos para pessoas com deficiência e para reabilitados da Previdência Social. Considerando que os fundos de investimento, em regra, não possuem empregados, está correto o entendimento de que, nessa hipótese, estarão dispensados da apresentação da referida declaração? Em caso negativo, solicita-se esclarecer se será admitida declaração de que tais exigências não se aplicam ao fundo, em razão da ausência de empregados.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

O fato de a Proponente ser Fundo de Investimento, por si, não a dispensa da apresentação da declaração do item G da Tabela VI do Anexo 5 do Edital.

Não obstante, na hipótese de inexistirem empregados ou trabalhadores vinculados ao Fundo, deverá então apresentar declaração específica, subscrita pelo representante competente, atestando a ausência de empregados, sem prejuízo da observância das obrigações legais eventualmente incidentes sobre o administrador ou outras entidades envolvidas, conforme o caso.

18. EDITAL – ITEM 11.3 — ITEM 11.3, INCISOS II, VII E X, DO EDITAL; IMPACTOS DA REFORMA TRIBUTÁRIA.

Impactos da Reforma Tributária.

Nos termos do item 11.3, incisos II, VII e X, do Edital, devem ser consideradas como premissas para a Proposta Econômica Escrita, respectivamente: (i) a incidência da alíquota de 5% sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária, referente ISSQN para todos os municípios; (ii) que o valor dos investimentos previstos no PER serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI, de acordo com a legislação pertinente, do momento da habilitação inicial no regime até o final do Prazo da Concessão; e (iii) a legislação vigente na data da Proposta Econômica Escrita, para efeito dos riscos assumidos pelo Poder Concedente referente a tributos ou encargos legais.

Considerando que a Reforma Tributária já foi promulgada e se encontra em fase de regulamentação e implementação escalonada, de modo que, na Data de Recebimento dos Envelopes, embora formalmente em vigor, suas alterações podem ainda não estar sendo efetivamente aplicadas na prática, entendemos que, para fins de elaboração da Proposta Econômica, devem ser considerados exclusivamente os tributos, as bases de cálculo e as alíquotas efetivamente aplicáveis e exigíveis na Data de Recebimento dos Envelopes, conforme a sistemática de apuração e recolhimento então praticada. Está correto esse entendimento?

Em caso afirmativo, entendemos, ainda, que, quando as alterações decorrentes da Reforma Tributária vierem a produzir efeitos e alterarem, para mais ou para menos, a carga tributária incidente sobre a Concessão, tais mudanças deverão ser tratadas como evento apto a ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em virtude de impacto em qualquer das premissas previstas nos incisos II, VII e X do item 11.3 do Edital. Esse entendimento está correto?

RESPOSTA:

Os entendimentos não estão corretos.

Nos termos do item 11.3, incisos II, VII e X, do Edital, a Proposta Econômica Escrita deverá observar as premissas tributárias expressamente estabelecidas no instrumento convocatório, inclusive a incidência da alíquota de 5% de ISSQN sobre as receitas anuais de pedágio e extraordinárias, a consideração dos benefícios fiscais do REIDI nos termos da legislação pertinente e a legislação vigente na data da proposta para fins de definição dos riscos atribuídos ao Poder Concedente.

Eventuais alterações tributárias decorrentes da Reforma Tributária poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando configurarem risco atribuído ao Poder Concedente, observada a comprovação do impacto direto na Concessão e os demais requisitos contratuais aplicáveis. A recomposição não decorre automaticamente de toda alteração legislativa ou de qualquer variação da carga tributária, devendo ser examinada à luz da alocação de riscos estabelecida no Contrato.

19. EDITAL – ITEM 11.3 — PREMISSAS DA PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA. ITEM 11.3, INCISOS II E VII, DO EDITAL

Impactos da Reforma Tributária – Premissas da Proposta Econômica Escrita. O item 11.3, incisos II e VII, do Edital determina que a Proposta Econômica Escrita considere a incidência de ISSQN à alíquota de 5% sobre a receita de pedágio, para todos os municípios, e os benefícios fiscais do REIDI desde a habilitação inicial no regime até o final do Prazo da Concessão. Essas premissas são compatíveis apenas com o regime tributário anterior à Emenda Constitucional nº 132/2023 e à Lei Complementar nº 214/2025.

Diante disso, entendemos que a Proposta Econômica Escrita deverá ser elaborada considerando, para todo o Prazo da Concessão, exclusivamente o regime tributário anterior à Reforma Tributária, a saber: (i) ISSQN à alíquota de 5%; (ii) PIS e COFINS no regime cumulativo, à alíquota conjunta de 3,65% sobre a receita bruta; (iii) IRPJ e CSLL conforme legislação aplicável; e (iv) os benefícios do REIDI. Sendo assim, a Proposta não deverá considerar qualquer efeito das etapas de transição da Reforma Tributária, inclusive as alíquotas-teste de CBS e IBS, a CBS, o IBS e o Imposto Seletivo. Está correto o entendimento?

Entendemos, ainda, que, quando as alterações decorrentes da Reforma Tributária vierem a produzir efeitos e alterarem isoladamente, para mais ou para menos, o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, tais mudanças deverão ser tratadas como evento apto a ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em virtude de impacto em qualquer das premissas previstas nos incisos II, VII e X do item 11.3 do Edital. Esse entendimento está correto?

RESPOSTA:

Os entendimentos estão parcialmente corretos.

Nos termos do item 11.3, incisos II, VII e X, do Edital, a Proposta Econômica Escrita deverá observar as premissas tributárias expressamente estabelecidas no instrumento convocatório, inclusive a incidência da alíquota de 5% de ISSQN sobre as receitas anuais de pedágio e extraordinárias, a consideração dos benefícios fiscais do REIDI nos termos da legislação pertinente e a legislação vigente na data da proposta para fins de definição dos riscos atribuídos ao Poder Concedente.

Eventuais alterações tributárias decorrentes da Reforma Tributária poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando configurarem risco atribuído ao Poder Concedente, observada a comprovação do impacto direto na Concessão e os demais requisitos contratuais aplicáveis. A recomposição não decorre automaticamente de toda alteração legislativa ou de qualquer variação da carga tributária, devendo ser examinada à luz da alocação de riscos estabelecida no Contrato.

20. EDITAL – ITEM 11.3 — ITEM 11.3, INCISOS II, VII E X, DO EDITAL. PREMISSAS DA PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA.

Premissas da Proposta Econômica Escrita. Entendemos que a produção de efeitos de cada etapa da Reforma Tributária configura alteração das premissas tributárias fixadas no item 11.3, incisos II, VII e X, do Edital. Isso inclui, sem limitação, a extinção do PIS e da COFINS, a cobrança da CBS, do IBS e do Imposto Seletivo, a redução e a extinção do ISSQN e a extinção, substituição ou alteração do REIDI. Essa alteração constitui risco alocado ao Poder Concedente e enseja a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a favor de qualquer das partes.

Entendemos também que isso vale independentemente de (a) a EC nº 132/2023 e a LC nº 214/2025 já estarem promulgadas na Data de Recebimento dos Envelopes, e (b) os respectivos efeitos se iniciarem antes ou depois da data de assinatura do Contrato, inclusive no caso da substituição do PIS e da COFINS pela CBS a partir de 1º de janeiro de 2027. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Os entendimentos não estão corretos.

Eventuais alterações tributárias decorrentes da Reforma Tributária poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando configurarem risco atribuído ao Poder Concedente, observada a comprovação do impacto direto na Concessão e os demais requisitos contratuais aplicáveis. Dessa forma, a recomposição não decorre automaticamente de toda alteração legislativa ou de qualquer variação da carga tributária, devendo ser examinada à luz da alocação de riscos estabelecida no Contrato.

21. EDITAL – ITEM 11.3 — IMPACTOS DA REFORMA TRIBUTÁRIA – PREMISSAS DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO TETO.

Impactos da Reforma Tributária – Premissas da Tarifa Básica de Pedágio Teto. Sem prejuízo do caráter referencial do Modelo Econômico-Financeiro / EVTEA, a Tarifa Básica de Pedágio Teto fixada no Edital resulta desses estudos e constitui o parâmetro que demonstrou a viabilidade econômico-financeira da Concessão, submetido ao Tribunal de Contas da União.

Entendemos que a Tarifa Básica de Pedágio Teto foi calculada com base no regime tributário anterior à EC nº 132/2023 e à LC nº 214/2025, tanto com relação aos tributos incidentes diretamente sobre a receita da Concessão, quanto com relação à carga tributária incorporada aos custos de investimento e de operação. Esse regime abrange: (i) ISSQN de 5% e PIS/COFINS de 3,65% sobre as receitas; (ii) os benefícios do REIDI sobre os investimentos; e (iii) custos de investimento orçados com base no SICRO, com BDI que incorpora ISS, PIS e COFINS, e custos operacionais estimados a preços praticados sob o regime tributário anterior. Entendemos, portanto, que a Tarifa Básica de Pedágio Teto não considera qualquer efeito da Reforma Tributária, seja sobre a receita, seja sobre os custos de investimento e operação. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Como regra geral, deve-se considerar o entendimento de que, para fins de apresentação das propostas, deve prevalecer a sistemática tributária adotada na prática na data de envio da proposta.

22. EDITAL – ITEM 8.9 — EXECUÇÃO DA GARANTIA DA PROPOSTA. ITEM 8.9 DO EDITAL

Execução da Garantia da Proposta. O item 8.9 do Edital prevê a execução da Garantia da Proposta nas hipóteses de não apresentação ou apresentação da Proposta Econômica Escrita em desconformidade com as exigências legais e editalícias, bem como de não apresentação ou apresentação irregular dos Documentos de Qualificação pela Proponente vencedora.

Entende-se que essas disposições devem ser interpretadas à luz dos princípios da legalidade, razoabilidade e proporcionalidade, de modo que a desclassificação ou inabilitação decorrente de documentação que não atenda às exigências do Edital não enseje, por si só, a execução da Garantia da Proposta. A mera desconformidade documental não constitui evidência de fraude ou má-fé, nem demonstra intenção de prejudicar o certame.

Está correto o entendimento de que, nas hipóteses de desclassificação ou inabilitação por desconformidade documental, a execução da Garantia da Proposta dependerá da comprovação de fraude imputável à Proponente, assegurados o contraditório e a ampla defesa?

Em caso negativo, solicita-se indicar o dispositivo legal que autoriza a execução da Garantia da Proposta nessas circunstâncias, independentemente da comprovação de fraude, e esclarecer os critérios para distinguir irregularidades que acarretam apenas desclassificação ou inabilitação daquelas que também ensejam a execução da garantia.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

O subitem 8.9 do Edital prevê que a Garantia da Proposta poderá ser executada nas hipóteses de inadimplemento total ou parcial das obrigações assumidas pelas Proponentes em virtude de sua participação no Leilão, mediante notificação pela ANTT, assegurados o contraditório e a ampla defesa. Entre as hipóteses expressamente previstas, os incisos I e II tratam, respectivamente, da não apresentação ou apresentação da Proposta Econômica Escrita em desconformidade com as exigências aplicáveis e da não apresentação ou apresentação irregular dos Documentos de Qualificação pela Proponente vencedora, ressalvado o disposto no subitem 6.7. O inciso VI, por sua vez, prevê especificamente a hipótese de inabilitação ou desclassificação decorrente de fraude nos Documentos de Qualificação, nos termos do subitem 15.3.2.

A exigência de comprovação de fraude, portanto, não constitui condição geral para a execução da Garantia da Proposta em todas as hipóteses previstas no subitem 8.9. A Lei nº 14.133/2021, aplicável subsidiariamente ao certame nos termos do Edital, estabelece, em seu art. 58, § 3º, que a recusa em assinar o contrato ou a não apresentação dos documentos para a contratação implica a execução do valor integral da garantia de proposta.

23. ANEXO 5 DO EDITAL – ITEM 6, TABELA IV, C — COMPROVAÇÃO DO REGISTRO DO FUNDO DE INVESTIMENTO NA COMISSÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS (CVM)

Comprovação do registro do fundo de investimento. Está correto o entendimento de que a comprovação do registro do fundo de investimento na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) poderá ser feita mediante a apresentação da "Ficha de Cadastro de Participantes" e do Protocolo de Registro de fundo de investimento obtidos no site da CVM?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. De acordo com as alterações introduzidas pela Lei Federal nº 13.874/2019 (Lei de Liberdade Econômica), a exigência de registro do regulamento do fundo de investimentos perante o Registro de Títulos e Documentos não é mais necessária.

24. ANEXO 5 DO EDITAL – ITEM 6, TABELA IV — ITENS G E H DA TABELA IV, ITEM 6, DO ANEXO 5 DO EDITAL

Documentos do gestor do FIP. Está correto o entendimento de que os únicos documentos exigidos do gestor do fundo de investimento são os indicados nos itens G e H da Tabela IV, item 6, do Anexo 5 do Edital?

RESPOSTA:

Os documentos relativos à qualificação jurídica de fundo de investimento estão listados no anexo 5, item 6, tabela IV, sendo que aqueles relativos ao gestor estão descritos nos itens B, G e H.

25. ANEXO 5 DO EDITAL – ITEM 8 — DOCUMENTOS A SEREM APRESENTADOS POR FIP NO ANEXO 5 DO EDITAL – ITEM 8

Documentos a serem apresentados por FIP.

Favor confirmar se está correto o entendimento de que, caso a proponente seja um fundo de investimento, os documentos indicados no Edital como exigidos em relação ao administrador de tal fundo deverão ser apresentados exclusivamente em relação ao administrador, não sendo exigido apresentá-los também em relação ao gestor.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

O Edital estabelece exigências documentais específicas para os fundos de investimento. No que se refere à qualificação jurídica, a Tabela IV do Anexo 5 prevê, em seu item G, a apresentação de comprovante de qualificação do administrador e, se houver, do gestor do fundo perante a Comissão de Valores Mobiliários (CVM). O item H, por sua vez, exige certidão negativa de falência da administradora e da gestora do fundo, conforme aplicável.

Assim, a documentação deverá observar as exigências específicas de cada item do Anexo 5, não sendo possível estender genericamente ao gestor a obrigação de apresentação de documentos que o Edital determina sejam apresentados exclusivamente em nome do administrador, ressalvadas as hipóteses em que o próprio instrumento convocatório exige documentação relativa a ambos.

26. ANEXO 5 DO EDITAL – ITEM 6, TABELA IV — PROVA DE CONTRATAÇÃO DO GESTOR DO FIP.

Prova de contratação do gestor do FIP. Está correto o entendimento de que a prova de contratação do gestor de fundo de investimento proponente pode ser feita pela indicação do dispositivo pertinente do Regulamento do fundo de investimento e da Ficha de Cadastro da CVM?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

A comprovação poderá ser feita por meio de Regulamento vigente do Fundo e pela ficha cadastral atualizada da CVM, acompanhadas, quando cabível, de outros documentos que atestem efetivamente a contratação do gestor, nos termos do Edital.

27. ANEXO 5 DO EDITAL – ITEM 6, TABELA IV, F — ITEM F DA TABELA V DO ANEXO 5 DO EDITAL

Representação de fundo de investimento Proponente. O item F da Tabela V do Anexo 5 do Edital exige, quando a Proponente for fundo de investimento, a comprovação de que o fundo está devidamente autorizado a participar do Leilão e de que seu administrador pode representá-lo em todos os atos e para todos os efeitos do certame, assumindo, em seu nome, os direitos e as obrigações dele decorrentes.

Entende-se que a representação do fundo deverá observar as competências atribuídas ao administrador e ao gestor pela regulamentação aplicável e pelo respectivo regulamento do fundo, registrado perante a CVM. Assim, está correto o entendimento de que a exigência poderá ser atendida mediante comprovação dos poderes de representação do administrador ou do gestor, conforme o caso a depender do regramento previsto no regulamento do fundo, desde que o representante esteja autorizado a praticar os atos do Leilão e a assumir, em nome do fundo, os direitos e as obrigações dele decorrentes?

Em caso negativo, solicita-se esclarecer o fundamento normativo para a exigência de representação do fundo exclusivamente por seu administrador, ainda que o respectivo regulamento atribua ao gestor os poderes necessários à participação no Leilão.

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

28. ANEXO 5 – ITEM 6, TABELA IV, G — QUALIFICAÇÃO DE GESTOR E ADMINISTRADOR DE FUNDO DE INVESTIMENTO.

Qualificação de gestor e administrador de fundo de investimento. Está correto o entendimento de que para comprovar a qualificação, perante a CVM, do administrador e do gestor do fundo de investimento proponente, é suficiente a apresentação dos respectivos dados cadastrais e do Ato Declaratório da CVM publicado no Diário Oficial?

RESPOSTA:

Sim, desde que a documentação permita verificar a regularidade da situação perante a Autarquia, conforme aplicável.

29. ANEXO 5 DO EDITAL – ITEM 7.3 — ITEM 7.3 DO ANEXO 5 DO EDITAL; COMPROVAÇÃO DA QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DE FUNDOS DE INVESTIMENTO.

Comprovação da qualificação econômico-financeira de fundos de investimento. Está correto o entendimento de que, para fundos de investimento, a comprovação da qualificação econômico-financeira poderá ocorrer por qualquer uma das hipóteses previstas no item 7.3 do Anexo 5 do Edital, de forma alternativa?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

30. ANEXO 5 DO EDITAL – ITEM 7.1 — COMPROVAÇÃO DE QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA POR ACIONISTAS DA PROPONENTE. ITEM 7.1 DO ANEXO 5 DO EDITAL

Comprovação de qualificação econômico-financeira por acionistas da Proponente. O item 7.1 do Anexo 5 do Edital exige que a Proponente comprove, mediante o balanço patrimonial indicado no item B da Tabela V, patrimônio líquido mínimo de R$418.132.771,08, na data-base de janeiro de 2025, atualizado pelo IPCA na forma prevista no Edital.

Considerando que sociedades não operacionais constituídas especificamente para participar do Leilão podem apresentar patrimônio líquido inicial reduzido, dependendo de aportes de seus acionistas para atingir o montante exigido, está correto o entendimento de que o requisito de qualificação econômico-financeira poderá ser atendido mediante comprovação do patrimônio líquido de seus acionistas, acompanhada de compromisso de subscrição e integralização dos recursos necessários ao cumprimento das obrigações da Proponente?

Em caso negativo, solicita-se esclarecer o procedimento admitido para que sociedades constituídas especificamente para o certame comprovem o patrimônio líquido mínimo, inclusive se será aceita a apresentação de balanço de abertura ou balanço intermediário que reflita aportes integralizados até a Data de Recebimento dos Envelopes

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto, desde que observadas as demais exigências do Edital, especialmente as do anexo 5.

31. ANEXO 5 DO EDITAL – ITEM 7.1 — COMPROVAÇÃO DE QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA POR ACIONISTAS DA PROPONENTE.

Comprovação de qualificação econômico-financeira por acionistas da Proponente. No caso de participação de sociedades não operacionais constituídas especificamente para participar do Leilão, caso seja aceita comprovação do requisito de qualificação econômico-financeira mediante comprovação do patrimônio líquido de seus acionistas, solicita-se esclarecer se será admitida a soma dos patrimônios líquidos dos acionistas e se os valores serão considerados integralmente ou proporcionalmente às respectivas participações no capital social da Proponente.

RESPOSTA:

Sim. Para as sociedades não operacionais constituídas especificamente para participação no Leilão, cuja qualificação econômico-financeira seja comprovada mediante a apresentação dos patrimônios líquidos de seus acionistas, acompanhada de compromisso de investimento destinado a assegurar os recursos necessários ao cumprimento das obrigações assumidas pela Proponente, será admitida a soma dos patrimônios líquidos dos acionistas, observada a comprovação documental pertinente.

Para fins de aferição do patrimônio líquido mínimo exigido no Edital, os valores dos patrimônios líquidos dos acionistas serão considerados integralmente, independentemente da proporção de suas respectivas participações no capital social da Proponente, desde que o compromisso de investimento apresentado assegure a efetiva disponibilização dos recursos necessários à execução do objeto da Concessão, nos termos e condições nele estabelecidos.

32. ANEXO 5 DO EDITAL – ITEM 7.1 — REGRAS ESPECÍFICAS DO ITEM 7.3 DO ANEXO 5 DO EDITAL

Comprovação de qualificação econômico-financeira por acionistas da Proponente. No caso de participação de sociedades não operacionais constituídas especificamente para participar do Leilão, caso seja aceita comprovação do requisito de qualificação econômico-financeira mediante comprovação do patrimônio líquido de seus acionistas, quais documentos deverão ser apresentados quando o acionista for fundo de investimento, inclusive quanto à comprovação do patrimônio líquido, à data de referência das informações e às aprovações e aos poderes necessários para assumir o compromisso de aporte, observadas as regras específicas do item 7.3, a regulamentação da CVM e o regulamento do fundo?

RESPOSTA:

Admitida a comprovação da qualificação econômico-financeira de sociedade não operacional constituída especificamente para participação no Leilão mediante a apresentação do patrimônio líquido de seus acionistas, quando um deles for fundo de investimento, serão admitidas as formas de comprovação previstas no item 7.3 do Anexo 5 do Edital, observados os requisitos e as condições estabelecidos no referido dispositivo.

33. ANEXO 5 DO EDITAL – ITEM 7.1 — FORMA DO COMPROMISSO DE SUBSCRIÇÃO E INTEGRALIZAÇÃO. QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA POR ACIONISTAS DA PROPONENTE.

Comprovação de qualificação econômico-financeira por acionistas da Proponente. No caso de participação de sociedades não operacionais constituídas especificamente para participar do Leilão, caso seja aceita comprovação do requisito de qualificação econômico-financeira mediante comprovação do patrimônio líquido de seus acionistas, qual deverá ser a forma do compromisso de subscrição e integralização e em que momento os aportes deverão ser efetivamente realizados?

RESPOSTA:

O compromisso de subscrição e integralização deverá ser formalizado por instrumento escrito, firmado por representantes com poderes suficientes para assumir a obrigação em nome dos respectivos acionistas, e deverá especificar os valores comprometidos e as condições para sua efetiva disponibilização à sociedade proponente, de modo a assegurar os recursos necessários ao cumprimento das obrigações decorrentes da Concessão.

Os aportes deverão ser efetivamente realizados nos prazos e nas condições estabelecidos no instrumento de compromisso, de forma compatível com as necessidades de capitalização da sociedade proponente e com o cumprimento das obrigações assumidas no âmbito da Concessão, observadas as disposições do Edital e do Contrato.

A apresentação do compromisso não dispensa o cumprimento dos requisitos de qualificação econômico-financeira previstos no Edital, devendo a documentação apresentada permitir verificar a validade, a exigibilidade e a suficiência do compromisso assumido.

34. ANEXO 5 DO EDITAL – ITEM 9.9 — COMPROVAÇÃO DE QUALIFICAÇÃO TÉCNICA. ITEM 9.9, ANEXO 5 DO EDITAL

Comprovação de Qualificação Técnica. Está correto o entendimento de que, se a Proponente optar pela apresentação de certidões/atestados de aptidão (item 9.9, Anexo 5), não há necessidade de indicar Profissional Qualificado, nem a comprovação de seu registro profissional e vínculo com a Proponente?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

35. ANEXO 5 DO EDITAL – ITEM 9.9 — COMPROVAÇÃO DE QUALIFICAÇÃO TÉCNICA – REGISTRO DE ATESTADOS EM CONSELHO PROFISSIONAL.

Comprovação de Qualificação Técnica – Registro de atestados em conselho profissional. Está correto o entendimento de que os atestados de qualificação técnico-operacional previstos no item 9.9 do Anexo 5 do Edital dispensam registro em conselho profissional, bem como a apresentação de certidões ou outros documentos emitidos por esse conselho?

Em caso negativo, solicita-se esclarecer as formalidades exigidas para os atestados, identificar o conselho profissional competente e os documentos que deverão acompanhá-los, bem como indicar o fundamento legal ou editalício dessas exigências.

RESPOSTA:

Sim, desde que os documentos apresentados sejam suficientes para comprovar a experiência prévia exigida no referido item.

36. EDITAL – ITENS 10.1.2 (A), (B) E (C) — OUTORGA DE PODERES A REPRESENTANTES CREDENCIADOS POR FUNDO DE INVESTIMENTO. - EDITAL, ITEM 10.1.2

Outorga de poderes a Representantes Credenciados por fundo de investimento. O Edital detalha no item 10.1.2 a documentação necessária para comprovação dos poderes de representação dos Representantes Credenciados. Está correto o entendimento de que a documentação necessária para comprovação dos poderes de representação dos Representantes Credenciados dos fundos de investimento corresponde à mesma documentação prevista para empresas brasileiras? Adicionalmente, está correto o entendimento de que o instrumento de procuração aos Representantes Credenciados poderá ser outorgado pelos fundos de investimento, representados por seu gestor ou por seu administrador, a depender das regras previstas em seu regulamento?

RESPOSTA:

A comprovação dos poderes de representação dos Representantes Credenciados de fundos de investimento deverá observar, no que couber, os requisitos previstos no item 10.1.2 do Edital para as empresas brasileiras, mediante apresentação do instrumento de procuração e dos documentos comprobatórios dos poderes de quem o outorgar, observadas as particularidades jurídicas e documentais aplicáveis aos fundos de investimento.

Quanto à outorga da procuração, deverá ser observado o disposto no item 6, alínea "F", do Anexo 5 do Edital, bem como o regulamento do fundo e a regulamentação aplicável. A procuração deverá ser outorgada por quem detenha poderes para representar o fundo e assumir, em seu nome, as obrigações e os direitos decorrentes do Leilão, devendo a documentação apresentada comprovar a competência do outorgante para a prática do ato.

37. CONTRATO DE CONCESSÃO – CLÁUSULA 6.1.3 — CONTRATO DE CONCESSÃO – CLÁUSULA 6.1.3. ATRASOS DECORRENTES DE PROCESSOS JUDICIAIS DE DESAPROPRIAÇÃO

Atrasos decorrentes de processos judiciais de desapropriação. A Cláusula 6.1.3 do Contrato de Concessão atribui exclusivamente à Concessionária a promoção e a conclusão dos processos judiciais de desapropriação, instituição de servidão administrativa, imposição de limitação administrativa e ocupação provisória de bens imóveis.

Entende-se que essa atribuição não implica a responsabilização da Concessionária por atrasos na execução das obrigações contratuais decorrentes da demora na tramitação desses processos, desde que o motivo do atraso não lhe possa ser imputado, nos termos do art. 88 do Regulamento de Concessões Rodoviárias – RCR 2.

Nessas hipóteses, entende-se que os prazos das obrigações afetadas serão prorrogados pelo período correspondente ao impacto comprovado da demora judicial, sem aplicação de penalidades ou de redutores tarifários decorrentes desses atrasos – incluindo a não aplicação do Fator D. Está correto esse entendimento?

Em caso negativo, solicita-se esclarecer a alocação desse risco e o tratamento contratual aplicável aos atrasos decorrentes de demora judicial não imputável à Concessionária.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

A subcláusula 22.5.1(i) atribui à Concessionária o risco de atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no PER e dos demais prazos contratuais, ressalvadas as hipóteses em que o atraso seja causado por evento cujo risco esteja alocado ao Poder Concedente. Por sua vez, a subcláusula 22.5.2(ii) disciplina especificamente os atrasos decorrentes da demora na expedição da Declaração de Utilidade Pública (DUP) ou na manifestação de aceitação de projetos pela ANTT, nas condições ali previstas.

Assim, a mera ocorrência de demora na tramitação de processo judicial, ainda que não imputável à Concessionária, não implica, por si só, a prorrogação automática dos prazos contratuais nem o afastamento de todos os efeitos decorrentes do atraso. Eventual tratamento excepcional deverá ser examinado à luz da alocação contratual de riscos e das circunstâncias concretas, mediante comprovação do evento, de sua não imputabilidade à Concessionária e de seu impacto efetivo sobre o cumprimento da obrigação.

Quanto ao Fator D, destaca-se que a subcláusula 6.1.5.2, ao afastar a responsabilização da Concessionária pela não obtenção da DUP no prazo nela estabelecido, ressalva expressamente a aplicação do Desconto de Reequilíbrio. Portanto, não se pode concluir pela exclusão automática do Fator D em razão da ausência de imputabilidade do atraso, devendo sua incidência observar as disposições contratuais específicas e a regulamentação aplicável.

38. CONTRATO DE CONCESSÃO – CLÁUSULA 4.2.3 — ASSUNÇÃO DE OBRAS A CARGO DO PODER CONCEDENTE.

Assunção de obras a cargo do Poder Concedente. Está correto o entendimento de que a Cláusula 4.2.3 do Contrato de Concessão prevê a assunção, pela Concessionária, da execução das obras a cargo do Poder Concedente, sem implicar sua sub-rogação na posição contratual do Poder Concedente em contratos celebrados com terceiros, nem a transferência dos direitos e obrigações decorrentes desses contratos?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

39. CONTRATO DE CONCESSÃO – CLÁUSULA 8.7.7 — SANEAMENTO DE VÍCIOS CONSTRUTIVOS EM BENS TRANSFERIDOS À CONCESSIONÁRIA. CLÁUSULA 8.7.7 DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Saneamento de Vícios Construtivos em bens transferidos à Concessionária. A Cláusula 8.7.7 do Contrato de Concessão estabelece que os Vícios Construtivos, ocultos ou aparentes, identificados nos bens transferidos à

Concessionária durante os cinco anos contados do recebimento provisório deverão ser comunicados à ANTT, ainda que não tenham sido constatados anteriormente. Seu inciso (i) prevê que a ANTT determinará as medidas para saneamento desses vícios no prazo de dois meses contados do recebimento da comunicação.

Nesse contexto, está correto o entendimento de que caberá à Concessionária implementar as medidas determinadas pela ANTT, assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em relação aos custos e impactos decorrentes de sua execução, mediante aplicação da metodologia do Fluxo de Caixa Marginal?

Cumpre mencionar que, em resposta a pedido de esclarecimento similar apresentado no âmbito do Edital ANTT nº 5/2025, referente à Concessão do Sistema Rodoviário da BR-116/251/MG, a ANTT confirmou que: "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 da subcláusula 8.7."

Em caso negativo, solicita-se esclarecer a quem caberá executar e custear as medidas de saneamento e, caso sua implementação seja atribuída à Concessionária, qual será o mecanismo de recomposição aplicável.

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 da 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.

40. CONTRATO DE CONCESSÃO – CLÁUSULAS 19.1.3 E 19.1.5 — CONTRATO DE CONCESSÃO – CLÁUSULAS 19.1.3 E 19.1.5

Atraso no início da cobrança de pedágio por descumprimento de prazos pela ANTT. Está correto o entendimento de que, desde que a Concessionária tenha cumprido os requisitos e as obrigações necessários ao início da cobrança de pedágio, eventual atraso decorrente (i) do não comparecimento da ANTT à vistoria regularmente solicitada; (ii) da emissão do Termo de Vistoria após o prazo previsto na Cláusula 19.1.3; ou (iii) da emissão do ato autorizativo após o prazo previsto na Cláusula 19.1.5 ensejará o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária, pelos prejuízos comprovadamente decorrentes desse atraso, incluindo a receita de pedágio frustrada?

Cumpre mencionar que, em resposta a pedido de esclarecimento similar apresentado no âmbito do Edital ANTT nº 5/2025, referente à Concessão do Sistema Rodoviário da BR-116/251/MG, a ANTT confirmou que: "Sim, o entendimento está correto. Se descumpridos os prazos previstos nas subcláusulas e 19.1.6 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso." Em caso negativo, solicita-se esclarecer as consequências contratuais do descumprimento desses prazos pela ANTT e o tratamento aplicável aos impactos econômico-financeiros decorrentes do adiamento do início da cobrança.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Se descumpridos os prazos previstos nas subcláusulas 19.1.3 e 19.1.5 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que a Concessionária não tenha dado causa à demora e haja comprovado prejuízo decorrente do atraso.

Ressalva-se, entretanto, que o não comparecimento da ANTT à vistoria regularmente solicitada por si só não enseja direito ao reequilíbrio econômico-financeiro, devendo-se observar as disposições do contrato.

41. CONTRATO DE CONCESSÃO – CLÁUSULA 19.1.1 — IMPLANTAÇÃO PARCIAL DAS PRAÇAS DE PEDÁGIO.

Implantação parcial das praças de pedágio. Entendemos que, no caso de eventual atraso na implantação de qualquer ponto de cobrança de pedágio por motivos não imputáveis à Concessionária, tais como entraves de licenciamento ambiental, autorizações de terceiros ou demais fatores exógenos, será admitido o início da cobrança, de forma parcial, nos pontos d e cobrança de pedágio que já se encontrem plenamente implantados e operacionais, sem prejuízo da posterior implantação dos demais. Nosso entendimento está correto?

Em caso de resposta negativa, favor esclarecer. Destacamos que, no âmbito da licitação regida pelo Edital de Concessão nº 06/2024, foi emitido pela ANTT o Comunicado Relevante nº 04/2025, de 17 de fevereiro de 2025, com a seguinte redação: "EDITAL Nº 06/2024 – A Comissão de Outorga (...) vem a público comunicar que a condição prevista na subcláusula 19.1.1 (ii) do Contrato, para início da cobrança da tarifa de pedágio, pode ser atendida parcialmente, desde que devidamente justificada. Nesses casos, se atendidas as demais condições previstas na subcláusula 19.1, a cobrança de pedágio poderá ser iniciada somente nas praças com implantação concluída."

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

Nos termos da subcláusula 19.1.1, o início da cobrança da Tarifa de Pedágio está condicionado ao cumprimento cumulativo dos requisitos nela previstos, incluindo a conclusão das metas dos Trabalhos Iniciais relativas a todo o Sistema Rodoviário e a implantação das praças de pedágio.

Adicionalmente, a subcláusula 19.1.2.1 estabelece que a solicitação de início da cobrança das novas praças deverá contemplar todas as obrigações previstas na subcláusula 19.1.1, vedando expressamente o fracionamento da entrega dessas obrigações.

As disposições citadas não preveem exceção expressa para situações em que eventual atraso decorra de fatores não imputáveis à Concessionária. Dessa forma, a ocorrência dessas circunstâncias não autoriza, por si só, o início parcial da cobrança da Tarifa de Pedágio, devendo ser observadas as condições contratuais aplicáveis, sem prejuízo da análise de eventual solução excepcional que disponha de fundamento jurídico específico.

42. EDITAL – ITEM 11.3(VII) — O ITEM 11.3(VII) DO EDITAL; PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA; REIDI;

REIDI. O item 11.3(vii) do Edital estabelece que a Proposta Econômica Escrita deverá considerar o desconto decorrente dos benefícios fiscais do REIDI, conforme a legislação pertinente.

A Lei Complementar nº 224/2025 instituiu redução dos incentivos e benefícios tributários federais abrangidos por seu art. 4º, com efeitos sobre o PIS/Pasep e a Cofins a partir de 1º de abril de 2026, nos termos do art. 14, I, "a", ressalvadas as exceções legalmente previstas.

Nesse contexto, está correto o entendimento de que, para atendimento ao item 11.3(vii), a Proponente deverá quantificar o benefício do REIDI considerando a redução de 10% instituída pela LC nº 224/2025, nas operações e períodos aos quais seja aplicável, salvo demonstração de que o projeto se enquadra em hipótese legal de exclusão dessa redução?

RESPOSTA:

A Proponente deverá considerar, na elaboração da Proposta Econômica Escrita, o tratamento tributário efetivamente aplicável ao projeto, observadas as disposições da Lei Complementar nº 224/2025 e a regulamentação pertinente, não sendo cabível presumir a aplicação generalizada da redução de 10% ao benefício do REIDI.

43. EDITAL – ITEM 11.3(VII) — EDITAL – ITEM 11.3(VII, REIDI

REIDI. No contexto do pedido de esclarecimento anterior, solicita-se confirmar se a modelagem econômico-financeira disponibilizada já contempla essa alteração legislativa ou se mantém a premissa de desoneração integral do PIS/Pasep e da Cofins sobre os investimentos elegíveis ao REIDI.

Caso se entenda aplicável a manutenção integral do benefício, solicita-se indicar o fundamento legal e o ato de aprovação do projeto que sustentam esse tratamento, especialmente para fins do art. 4º, § 8º, IV, da LC nº 224/2025.

RESPOSTA:

O Modelo Econômico-Financeiro (MEF) disponibilizado pela ANTT constitui referência para a estruturação econômico-financeira do projeto, devendo a elaboração da Proposta Econômica Escrita observar as premissas estabelecidas no item 11.3 do Edital, inclusive quanto à aplicação dos benefícios fiscais do REIDI, de acordo com a legislação pertinente, e à legislação vigente na data da proposta para fins dos riscos tributários alocados ao Poder Concedente.

Eventuais alterações legislativas tributárias supervenientes, inclusive as relacionadas à Reforma Tributária, que produzam impacto direto, efetivo e comprovado sobre a equação econômico-financeira originalmente pactuada poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, observadas a alocação de riscos prevista no Contrato, especialmente a subcláusula 22.3.2, e as demais disposições contratuais aplicáveis.

44. EDITAL – ANEXO 15 — ANEXO 15 DO EDITAL – MODELO DE DECLARAÇÃO DE ELABORAÇÃO INDEPENDENTE DE PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA

Inconsistência na remissão. Identificamos que o "Anexo 15 do Edital – Modelo de Declaração de Elaboração Independente de Proposta Econômica Escrita" faz referência ao subitem "8.4.X8.4.IX" do Edital. Considerando que o item 8.4 do Edital prevê o referido modelo em seu subitem 8.4.X, está correto o nosso entendimento de que a referência a "8.4.X8.4.IX" constante do Anexo 15 constitui erro material, devendo ser considerada a referência ao subitem "8.4.X"?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

45. EDITAL – ITEM 17.3 E ANEXO 21 – MANUAL DE PROCEDIMENTOS — REMUNERAÇÃO À B3 S.A.

Remuneração à B3 S.A.

O item 17.3, VI, do Edital estabelece, como condição precedente à assinatura do Contrato de Concessão, a comprovação do recolhimento da remuneração devida à B3 S.A., no valor de R$ 852.164,27, na data-base de novembro de 2025. Por sua vez, o "Anexo 21 – Manual de Procedimentos" do Leilão indica abril de 2026 como data-base da referida remuneração. Diante dessa divergência, solicitamos esclarecer qual data-base deverá ser considerada para fins de cálculo da remuneração devida à B3 S.A.

RESPOSTA:

A data-base da remuneração devida à B3 S.A. é abril de 2026.

PROTOCOLO: 50505.159063/2026-14

Recebido em 07 de outubro de 2026 - 14:42:00

1. EDITAL - ANEXO 5 ITEM 7.1. — EDITAL - ANEXO 5 ITEM 7.1.; BALANÇO PATRIMONIAL

O Item 7.1 do Anexo 5 do Edital prevê que a Proponente deverá comprovar, por meio do balanço patrimonial indicado no item B da Tabela V, que na data estabelecida para a entrega dos Envelopes:

"A Proponente deverá comprovar, por meio do balanço patrimonial indicado no item B da Tabela V acima, que, na data estabelecida para a entrega dos envelopes prevista no Edital, possui patrimônio líquido de, no mínimo, R$ 418.132.771,08 (quatrocentos e dezoito milhões, cento e trinta e dois mil, setecentos e setenta e um reais e oito centavos), na data-base de janeiro de 2025, atualizado pelo IPCA, com base na fórmula prevista no item 1.5.1 do Edital, considerando como evento específico o mês previsto no cronograma para a Data de Recebimento dos Envelopes, observadas as regras específicas dos itens 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 exclusivamente por meio da apresentação do balanço patrimonial e demonstrações financeiras do último exercício financeiro, aprovada em assembleia geral ou de sócios, conforme o caso, observadas as regras para cada tipo de licitante.

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

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto quanto aos documentos exigidos para comprovação, nos termos do item B da Tabela V do Anexo 5 do Edital, observadas as regras específicas dos itens 7.2 e 7.3. Essa previsão não afasta o atendimento ao patrimônio líquido mínimo na data indicada no item 7.1 nem o dever de comunicar fatos impeditivos das condições de qualificação, conforme o item 17.15 do Edital.

2. MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULAS 1.1.1. "XIX" E 8.1.8. — CLÁUSULAS 1.1.1. "XIX" E 8.1.8 DA MINUTA DO CONTRATO; CONTA DE AJUSTE

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

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

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

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

Dessa forma, entendemos que quaisquer outros aportes não expressamente previstos que porventura sejam realizados por terceiros na concessão, como por exemplo aqueles correspondentes a valores de indenização devidos à União, deverão ser realizados por meio da Conta de Ajuste.

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

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em resposta a pedido de esclarecimento no âmbito do projeto Rota dos Sertoes, aduzindo que "Conforme se verifica na minuta de contrato, especialmente nas subcláusulas

8.1.8 e 12.1, dentre as hipóteses admitidas de aportes de terceiros estão os recursos posteriormente ressarcidos referentes às atividades de remoção ou realocação de Interferências e aportes provenientes de outros contratos de concessão. Todavia, quaisquer outros aportes não expressamente previstos que porventura sejam realizados por terceiros na concessão, como por exemplo aqueles correspondentes a valores de indenização devidos à União, deverão ser realizados por meio da Conta de Ajuste." (Item nº 4, Protocolo nº 50505.030159/2026-93, Ata de Resposta aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital nº 01/2026).

RESPOSTA:

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

3. MINUTA DO CONTRATO -CLÁUSULA 8.1.8. — CLÁUSULAS 8.1.8 (II) E (III) DA MINUTA DO CONTRATO; CONTA DE AJUSTE

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

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

Entretanto, o reequilíbrio econômico- financeiro realizado na forma do item 8.1.8 (ii) não se confunde com o eventual ressarcimento realizado por terceiro.

Sendo assim, entendemos que, se após o reequilíbrio em favor da concessionária houver o ressarcimento por parte do terceiro, esse valor será tão somente depositado na Conta de Ajuste.

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

RESPOSTA:

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

4. MINUTA DO CONTRATO -CLÁUSULA 16.3. — CLÁUSULA 16.3 DA MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO

A Cláusula 16.3 da Minuta do Contrato de Concessão prevê que a ANTT terá acesso irrestrito a dados relativos aos contratos celebrados pela Concessionária, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão.

Em vistas das garantias constitucionais ligadas à proteção de dados confidenciais e sigilosos, entende-se que o dispositivo em questão não contempla as informações protegidas por sigilo fiscal e, ainda, de segredos comerciais e industriais.

Ressalta-se que a ANTT esclareceu, em projetos recentes, que "Eventuais sigilos fiscais ou segredos comerciais e industriais serão analisados caso a caso, e os documentos poderão ser classificados como sigilosos ou terem seu acesso

restrito, conforme a legislação e a regulamentação aplicável" (Edital nº 01/2026, esclarecimento nº 6 do Protocolo nº 50505.030159/2026-93).

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

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. A Cláusula 16.3 é clara ao prever o acesso irrestrito da ANTT aos dados e informações acerca dos contratos celebrados pela Concessionária, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros 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.

5. MINUTA DO CONTRATO - CLÁUSULA 4.2.6 — CLÁUSULA 4.2.6 DA MINUTA DO CONTRATO; PLANO DE DESTINAÇÃO DE BENS DA CONCESSÃO

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

Considerando a necessidade de adequada precificação da proposta, solicitamos a confirmação dos seguintes entendimentos:

(i) Entendemos que o plano de destinação de que trata a subcláusula 4.2.6 abrange exclusivamente os bens que integrem os Bens da Concessão, nos termos da subcláusula 4.1.1, isto é, aqueles arrolados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. Entendemos, portanto, que a cláusula 4.2.6 não alcança imóveis ou áreas que não tenham sido formalmente arrolados como Bens da Concessão, incluindo as áreas adjacentes aos bens da concessão, independentemente de suas características. Está correto o entendimento?

(ii) Tendo em vista que as áreas adjacentes à Faixa de Domínio não integram os Bens da Concessão, uma vez que não integram o Sistema Rodoviário, entendemos que a Concessionária poderá manifestar-se livremente sobre o interesse de manutenção ou devolução dessas áreas ao Poder Concedente, considerando, em ambos os casos, as situações abaixo descritas:

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

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer qual será o procedimento adotado.

RESPOSTA:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. MINUTA DO CONTRATO - CLÁUSULA 5.1.3. — CLÁUSULA 5.1.3 DA MINUTA DO CONTRATO

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

Nesse âmbito, entende-se que todos os custos a serem eventualmente desembolsados pela futura Concessionária, vinculados não somente ao cumprimento das condicionantes ambientais de terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, mas como também a transferência de obras em andamento, estão cobertos pelo montante previsto na Cláusula 5.7.1 de R$ 128.411.885,17, para cumprimento das condicionantes de licenças ambientais.

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

Além disso, com relação aos sítios arqueológicos, entendemos que a Concessionária será responsável somente por aqueles reconhecidos pelo Iphan ou demais órgãos de proteção ao patrimônio histórico até a data de publicação do Edital de Concorrência nº 2/2026. Assim, a Concessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro no caso de custos e condicionantes referentes à descoberta de novos sítios arqueológicos.

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

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Conforme a subcláusula 5.7.2, a recomposição corresponderá a 80% do valor efetivamente aplicado no cumprimento das condicionantes referidas na subcláusula 5.1.3 que exceder o montante previsto na subcláusula 5.7.1, observadas as atualizações contratuais e mediante prestação de contas aprovada pela ANTT. A recomposição será realizada por meio de Notificação de Reequilíbrio, com Recursos Vinculados, na Revisão Ordinária subsequente à comprovação dos dispêndios, observadas as demais disposições da subcláusula 5.7. As despesas com assessoria jurídica, despesas cartoriais, taxas judiciais e honorários não ensejam reequilíbrio, conforme a subcláusula 5.7.1.2.

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

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

7. MINUTA DO CONTRATO - CLÁUSULA 5.1.2. E 5.1.3. — LICENÇAS AMBIENTAIS

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

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

Adicionalmente, favor disponibilizar as licenças ambientais, bem como outros documentos relevantes, para que as Proponentes possam avaliar corretamente as obrigações, sua extensão e os riscos decorrentes dessa previsão contratual, a fim de preservar a transparência e publicidade das informações da Concessão.

RESPOSTA:

É de responsabilidade da Concessionária o cumprimento de todas as condicionantes já existentes, ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis, inclusive referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, e arcar com a integralidade dos custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou pelo Poder Concedente, observando o compartilhamento de risco previsto na subcláusula 5.7 do Contrato.

As informações sobre o licenciamento ambiental constam no Tomo II – Estudos Ambientais, e são meramente referenciais, conforme a cláusula 2.5.1 do Edital, não vinculando a ANTT perante as Proponentes ou a futura Concessionária. As informações relativas às licenças e autorizações ambientais são de domínio público, sendo disponibilizadas pelos órgãos ambientais competentes, cabendo aos interessados proceder aos seus próprios levantamentos, nos termos das cláusulas 2.5 e 2.6 do Edital.

8. MINUTA DO CONTRATO - CLÁUSULAS 22.2.3.(III) E 19.5.3 — CLÁUSULAS 22.2.3.(III) E 19.5.3 DA MINUTA DE CONTRATO

Conforme estipulado pela Cláusula 22.2.3 (iii), o Poder Concedente ficará responsável pelos os impactos positivos e negativos resultantes da implementação do Sistema de Livre Passagem para arrecadação da Tarifa de Pedágio, ou outro sistema que possa surgir, por determinação do Poder Concedente, incluindo o comprovado aumento de receita e de evasão.

Contudo, a Cláusula 19.5.3 estabelece obrigações para a Concessionária decorrentes da instituição do Sistema de Livre Passagem, especificamente fornecimento de informações, custos e providências relativas à postagem de autos de infração lavrados pela ANTT e fornecimento de meios eletrônicos.

Assim, para fins de nivelamento na formulação das propostas econômicas, entende-se que:

(i) os custos diretos e indiretos relacionados à identificação do usuário infrator e à postagem dos autos de infração previstos na cláusula 19.5.3 da minuta do Contrato, somente serão de responsabilidade da Concessionária caso ela opte por implantar o pedágio eletrônico antes do início da operação das praças de pedágio, na forma da cláusula 19.5.1. Apenas nessa hipótese esses custos deverão ser considerados na elaboração de sua proposta econômica; e

(ii) caso a implantação do Sistema de Livre Passagem seja determinada pelo Poder Concedente, os valores gastos pela Concessionária com os custos previstos na cláusula 19.5.3 da minuta do Contrato serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro integral em seu favor, e caberá ao Poder Concedente arcar com todos os impactos decorrentes dessa implantação.

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

RESPOSTA:

Quanto ao item (i), o entendimento não está correto. Os custos relacionados à identificação e à notificação dos usuários infratores, decorrentes da implantação do Sistema de Livre Passagem, não deverão ser considerados na proposta econômica.

Na hipótese de migração para o referido sistema, em substituição à obrigação de construção de praças físicas de pedágio por iniciativa da Concessionária, hipótese prevista na subcláusula 19.5.1, deverá ser celebrado termo aditivo ao contrato, com base na minuta referencial aprovada pela Deliberação nº 69/2025.

O instrumento estabelecerá a alocação de riscos, os encargos a serem assumidos pela Concessionária e as condições para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em decorrência da migração, abrangendo, entre outros aspectos, os custos associados à emissão de notificações e ao acesso a bases de dados oficiais.

Quanto ao item (ii), o entendimento está parcialmente correto, uma vez que não é possível concluir previamente que todos os custos e impactos decorrentes da implantação serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro integral em favor da Concessionária. A definição dos valores eventualmente passíveis de recomposição depende da análise concreta dos dispêndios incorridos, de sua efetiva vinculação à implantação determinada, da comprovação dos impactos econômico-financeiros e da aplicação das demais regras de alocação de riscos e de recomposição previstas no Contrato.

9. EDITAL - ITENS 11.3.I E 11.3.II; MINUTA DO CONTRATO - 15.7, 22.3.2, 23.4.2.II — PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA; REFORMA TRIBUTÁRIA

Os itens 11.3.i e ii do Edital preveem, dentre outras especificidades, respectivamente, que a Proposta Econômica deve considerar como premissas: i) todos os tributos necessários para a exploração da Concessão, desconsiderando qualquer benefício fiscal (exceção ao REIDI); e, ii) a incidência de alíquota de 5% sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária referente ao ISSQN.

Por sua vez, a cláusula 15.7 do Contrato prevê que a Concessionária é responsável pelos encargos tributários resultantes da sua execução. De forma complementar, a cláusula 22.3.2 prevê que os "riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais" serão de responsabilidade do Poder Concedente "desde que seu impacto direto na Concessão seja comprovado".

Portanto, a regra estabelecida é que a proposta deve considerar a legislação tributária vigente na época da licitação, com as respectivas alíquotas. Em compensação, caso sejam criados, alterados ou extintos tributos, e que essas alterações tenham impacto na concessão, essa variação será de responsabilidade do Poder Concedente, sendo direito da Concessionária o reequilíbrio econômico-financeiro.

Considerando essa lógica contratual somada à iminente regulamentação da Reforma Tributária, já tendo sido aprovada a Emenda Constitucional nº 132/2023 pelo Senado Federal, que consolidará relevante alteração na legislação tributária, com variação a maior da alíquota de diversos tributos que incidem diretamente na exploração da concessão, especialmente em relação aos custos, investimentos e receitas, e, ainda, considerando o início da fase de "testes" para a cobrança de Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) em 2026, entende-se que:

(i) as alterações promovidas pela Reforma Tributária que impactarem na execução do Contrato de Concessão serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, incluindo a cobrança de novos tributos em fase de "testes" e transição, que será iniciada já em 2026. O entendimento está correto? Em caso negativo, favor esclarecer.

(ii) O reequilíbrio seguirá o rito previsto na cláusula 23.4.2.ii, que prevê a aplicação do Fator C para impactos exclusivos na receita ou verba da Concessionária, considerando as hipóteses do Anexo 6, que, por sua vez, aloca como uma das hipóteses a alteração de receita decorrente de redução ou aumento da alíquota do ISSQN e do PIS e COFINS. Em caso negativo, favor esclarecer.

(iii) Por lógica e correlação, para a variação em demais tributos não previstos expressamente no Contrato e no Anexo 6, também será aplicado o Fator C. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

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

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

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

10. MINUTA DO CONTRATO - CLÁUSULA 16.10. — RECURSOS PARA APOIO E SUPERVISÃO À GESTÃO CONTRATUAL

Em observância à Cláusula 16.10 da Minuta do Contrato, nota-se a inclusão do conceito "Recursos para Apoio e Supervisão à Gestão Contratual" a ser pago pela Concessionária, no montante de R$ 9.647.790,32 (nove milhões seiscentos e quarentae sete mil setecentos e noventa reais e trinta e dois centavos), a ser atualizado pelo IRT, para a cobertura de despesas com a gestão contratual, como apoio, consultoria, equipamentos, supervisão, monitoração e outros, conforme indicação e regulamentação da ANTT.

Entendemos que o Poder Concedente prestará contas sobre a utilização do montante pago pela Concessionária.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso positivo, qual será a frequência? Caso essa frequência esteja estabelecida em regulamentação específica da Agência, favor esclarecer qual é o seu número. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

A utilização dos Recursos para Apoio e Supervisão à Gestão Contratual será objeto de prestação de contas pela ANTT, em conformidade com os instrumentos e a periodicidade definidos em regulamentação específica da Agência.

11. MINUTA DO CONTRATO - CLÁUSULA 22.3.1.(VIII) — MECANISMO DE COMPARTILHAMENTO DE RISCO DE PREÇO DE INSUMOS

Segundo a cláusula 22.3.1 (viii) da Minuta do Contrato, a futura Concessionária ficará responsável por qualquer alteração nos custos dos insumos requeridos para a realização das obras e serviços especificados no PER, o que inclui mudanças nos impostos e contribuições aplicáveis a esses insumos, observados os termos e limites definidos no Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, conforme estabelecido no Anexo 15.

O Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumos, previsto no Anexo 15 do Contrato, será aplicável, até o limite de 30% da Receita Tarifária. A futura Concessionária poderá, por outro lado, em até 24 meses contados da Data de Assunção, informar seu interesse em ativar o referido mecanismo, definindo o percentual escolhido, até o limite de 30% da receita. Ainda, como condição para aplicação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo em favor da futura Concessionária, esta deverá ter concluído ao menos 90% das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER até o momento da sua aferição, nos termos do item 2.5 do Anexo 15.

Entende-se que a condição prevista no item 2.5 do Anexo 15 deve ser entendida de forma proporcional, ou seja, que o Mecanismo poderá ser aplicado em favor da Concessionária se esta tiver concluído ao menos 90% das Obras de

Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER, no montante estabelecido no cronograma de obras e investimentos até aquela data.

Ainda, entende-se que, caso haja aumento no custo de insumos decorrente de obrigações não previstas originalmente no Contrato e no PER, o valor de eventual desequilíbrio econômico-financeiro será calculado via Fluxo de Caixa Marginal, nos termos do art. 84 do RCR 3. Favor confirmar se nossos entendimentos estão corretos. Em caso negativo, favor esclarecer.

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

RESPOSTA:

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

12. MINUTA DO CONTRATO - CLÁUSULAS 22.6.3 E 5.7.1. — SUBCLÁUSULAS 22.6.3 E 5.7.1 DA MINUTA DO CONTRATO

A subcláusula 22.6.3 da Minuta do Contrato estabelece um compartilhamento dos riscos associados à variação nos custos e investimentos para cumprir as condicionantes das licenças, permissões e autorizações da Concessão, de forma que a Concessionária assumirá 20% (vinte por cento) dos dispêndios que extrapolarem o valor limite estabelecido na subcláusula 5.7.1, enquanto o Poder Concedente será responsável por 80% (oitenta por cento) do excedente.

Entendemos que, na hipótese de atrasos decorrentes de alterações de projeto propostas ou determinadas pela ANTT, ou de qualquer outro evento ao qual a Concessionária não tenha dado causa: (i) a Concessionária não será responsabilizada; (ii) os custos adicionais não serão objeto de compartilhamento; e (iii) todos os custos, nessa hipótese, serão de responsabilidade do Poder Concedente.

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

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Quando a alteração de projeto caracterizar fato da Administração e provocar impacto nos custos de execução do Contrato, será observado o direito à recomposição previsto na subcláusula 22.5.2, inciso (iii). Essa previsão não abrange os custos de ajustes dos próprios projetos, atribuídos à Concessionária pela subcláusula 7.2.3.

A ausência de causa imputável à Concessionária não significa, por si só, que ela esteja dispensada de responsabilidade por atrasos ou que todos os custos adicionais sejam atribuídos ao Poder Concedente. Cada evento deverá ser examinado conforme a alocação de riscos do Contrato, inclusive o compartilhamento dos custos de condicionantes ambientais previsto nas subcláusulas 5.7 e 22.6.3, quando aplicável.

13. EDITAL - ITEM 17.3, VIII, "F" — O ITEM 17.3 DO EDITAL; SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO (SPE)

O item 17.3 do Edital prevê todos os documentos que a Sociedade de Propósito Específico (SPE) deverá apresentar à ANTT como condição para a assinatura do Contrato. Precisamente, o item "viii" prevê que deverá ser apresentada a descrição da estrutura acionária e de gestão considerada para a SPE, contendo, dentro outros,

"compromisso com princípios de governança corporativa na gestão da SPE, conforme regulamentação específica", conforme previsto na alínea "f".

Entendemos que o atendimento da alínea "f" poderá ser realizado por meio de declaração simples atestando o "compromisso com princípios de governança corporativa na gestão da SPE, conforme regulamentação específica". Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Além disso, favor esclarecer qual a "regulamentação específica" a cláusula faz referência.

Ressalta-se que a ANTT confirmou o entendimento no âmbito do projeto Rota dos Sertões, aduzindo que "Sim, o entendimento está correto. O documento deverá estabelecer os compromissos de governança corporativa que nortearão a gestão da Sociedade de Propósito Específico (SPE), em consonância com as melhores práticas e diretrizes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Nesse sentido, ainda, a proponente deverá apresentar o "Termo de Integridade" constante do Anexo 17 do Edital" (Item nº 19, Protocolo nº 50505.030159/2026-93, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital nº 01/2026).

RESPOSTA:

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

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

A Cláusula 9.5 da Minuta do Contrato estabelece que a contratação do Verificador Independente será realizada, em regra, pela Infra S.A.; contudo, na hipótese de impossibilidade de contratação pela Infra S.A., a Concessionária poderá assumir essa responsabilidade.

Para a contratação pela Concessionária, a Cláusula 9.5.1 do Contrato de Concessão estabelece que deverá ser apresentada, pela Concessionária, uma lista tríplice de Verificadores Independentes, a ser submetida à análise da ANTT.

Especificamente a alínea (i) da Cláusula 9.5.1 prevê que a ANTT poderá vetar os Verificadores indicados pela Concessionária através de decisão fundamentada, "tendo em vista o seu histórico de relacionamento com a Agência e potencial conflito de interesses".

Entretanto, a redação da Cláusula fornece um caráter subjetivo à possibilidade de vedação, uma vez que não há critérios claros quanto ao referido "histórico de relacionamento com a Agência".

Desta forma, entendemos que eventual decisão de vedação de contratação do Verificador Independente pela ANTT deverá ser fundamentada em critérios sólidos e bem fundamentados, não sendo aceita a mera fundamentação baseada em critérios subjetivos de relacionamento. O entendimento está correto? Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

Nos termos da subcláusula 9.5.1, alínea (i) da minuta do Contrato, a ANTT detém competência para vetar os Verificadores indicados pela Concessionária, mediante decisão fundamentada, considerando o histórico de relacionamento com a Agência e a existência de potencial conflito de interesses, com base no disposto no Contrato, na segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias e nos princípios aplicáveis à Administração Pública.

15. MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 19.1.1. — MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 19.1.1.

A Cláusula 19.1.1 prevê que a cobrança de tarifa de pedágio para as novas praças somente poderá ter início após o cumprimento dos requisitos previstos.

Entretanto, caso a Concessionária esteja impossibilitada de cumprir algum dos requisitos previstos por motivos alheios à sua vontade, desde que não tenha agido com culpa nem dado causa ao atraso, entendemos ser possível que, mediante autorização da ANTT, a Concessionária inicie a cobrança parcial das novas praças de pedágio. Do contrário, haveria responsabilização da Concessionária por risco que não lhe foi alocado e sobre o qual não possui qualquer ingerência.

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

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

Nos termos da subcláusula 19.1.1, o início da cobrança da Tarifa de Pedágio está condicionado ao cumprimento cumulativo dos requisitos nela previstos, incluindo a conclusão das metas dos Trabalhos Iniciais relativas a todo o Sistema Rodoviário e a implantação das praças de pedágio.

Adicionalmente, a subcláusula 19.1.2.1 estabelece que a solicitação de início da cobrança das novas praças deverá contemplar todas as obrigações previstas na subcláusula 19.1.1, vedando expressamente o fracionamento da entrega dessas obrigações.

As disposições citadas não preveem exceção expressa para situações em que eventual atraso decorra de fatores não imputáveis à Concessionária. Dessa forma, a ocorrência dessas circunstâncias não autoriza, por si só, o início parcial da cobrança da Tarifa de Pedágio, devendo ser observadas as condições contratuais aplicáveis, sem prejuízo da análise de eventual solução excepcional que disponha de fundamento jurídico específico.

16. MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 19.5.1. (I) — CLÁUSULA 19.5.1 (I) DO CONTRATO; FREE FLOW

A Cláusula 19.5.1 (i) do Contrato prevê que a implantação do sistema de Free Flow deverá ser formalizada mediante assinatura de termo aditivo.

Por sua vez, a Deliberação ANTT nº 69/2025 aprovou a "minuta referencial de termo aditivo", sendo esta uma minuta padronizada e aplicável a todas as concessões.

Especificamente o artigo 2º da Deliberação prevê que "a minuta referencial poderá ser ajustada para atender a peculiaridades de cada contrato de concessão, mediante justificativa técnica, desde que mantidas suas diretrizes fundamentais quanto à alocação de riscos e sistemática de reequilíbrio econômico-financeiro".

Considerando se tratar de "minuta referencial", entendemos que o termo aditivo poderá ser adaptado para incorporar as particularidades do caso concreto.

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

Ressalta-se que a ANTT confirmou o entendimento no âmbito do projeto Rota dos Sertões, aduzindo que "Sim, o entendimento está correto." (Item nº 22, Protocolo nº 50505.030159/2026-93, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital nº 01/2026).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

17. MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 5.1.3. — CLÁUSULA 5.1.3 DA MINUTA DO CONTRATO

De acordo com a cláusula 5.1.3 da Minuta do Contrato a concessionária deverá: "cumprir todas as condicionantes já existentes, ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis, inclusive referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, e arcar com a integralidade dos custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou pelo Poder Concedente, observando o compartilhamento de risco previsto na subcláusula 5.7".

Dessa forma, para viabilizar a adequada análise do projeto, o mapeamento de riscos, o planejamento de custos e, consequentemente, a formulação das propostas pelos licitantes, é essencial o exame dos prazos de validade das licenças ambientais vigentes, bem como das obrigações e condicionantes atualmente existentes.

Nesse contexto, entendemos que será disponibilizada a situação atual das licenças ambientais, dos Termos de Ajustamento de Conduta (TACs) e dos Termos de Acordo Judicial vigentes, que envolvam obrigações e condicionantes ambientais relacionadas ao trecho rodoviário objeto da Concessão.

Favor confirmar se o entendimento está correto e disponibilizar respectivos documentos para análise, por gentileza. Caso os documentos já tenham sido disponibilizados, favor indicar a sua localização no data room do projeto.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Compete à Concessionária conduzir as atividades de licenciamento ambiental perante os órgãos competentes, sucedendo o operador anterior nos processos existentes e assumindo as condicionantes e obrigações deles decorrentes (subcláusulas 5.1.3 e 5.6.1). A relação das licenças e autorizações ambientais identificadas e disponibilizadas no âmbito da estruturação é apresentada de forma referencial e não vinculante, constando no Tomo II – Estudos Ambientais. As informações relativas às licenças e autorizações ambientais são de domínio público, sendo disponibilizadas pelos órgãos ambientais competentes, seguindo os princípios da administração pública de transparência e publicidade. Conforme a cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

18. MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 8.1.9. — RESPONSABILIDADE DA CONCESSIONÁRIA

A Cláusula 8.1.9 da Minuta do Contrato estabelece a responsabilidade da Concessionária pela manutenção e custos com consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos.

Nesse sentido, entendemos que a Concessionária não será responsável pelos custos de manutenção e consumo de energia das estruturas de iluminação pública que, embora cadastradas como interferências irregulares antes da assinatura do contrato, forem removidas e realocadas pela própria Concessionária.

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

RESPOSTA:

A Concessionária será responsável somente pelos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos no Sistema Rodoviário, conforme previsto no PER. Cumpre ainda destacar que a Concessionária se responsabilizará pelas providências e pelos custos associados à realocação ou à remoção das interferências necessárias para a execução das obras e serviços previstos no Contrato.

19. MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 21.4. — CLÁUSULA 21.4 DA MINUTA DO CONTRATO

Nos termos da Cláusula 21.4 da Minuta do Contrato, para fins de aplicação das penalidades contratualmente previstas, a contagem da mora iniciará a partir da data em que a concessionária tiver ciência da inconformidade contratual.

Nesse sentido entendemos que a contagem da mora iniciar-se-á partir da data de recebimento da primeira notificação formal da ANTT, na forma prevista na cláusula 16.6 da minuta do Contrato, que dê à Concessionária o conhecimento inequívoco da irregularidade apontada pelo Poder Concedente.

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

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

Nos termos da subcláusula 21.4 a contagem da mora dar-se-á a partir da data em que a Concessionária teve ciência da inconformidade. Nesse sentido, a concessionária pode ter ciência por várias formas, que não exclusivamente pela notificação formal citada.

20. MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 44.2.1. — CLÁUSULA 44.2.1 DA MINUTA DO CONTRATO

De acordo com a cláusula 44.2.1 da Minuta do Contrato:

"A autocomposição de conflito em relação ao cumprimento deste Contrato poderá ocorrer, desde que de comum acordo entre as Partes, perante câmara de prevenção e resolução administrativa de conflitos, nos termos da Lei n° 13.140, de 26 de junho de 2015."

No entanto, conforme prática consolidada da ANTT, os contratos de concessão preveem a possibilidade de que as partes venham a acordar outro meio de autocomposição. A título exemplificativo, cita-se a Minuta do Contrato decorrente do Edital de Concessão nº 05/2025, do sistema rodoviário Rota das Gerais, que prevê essa possibilidade em sua cláusula 44.2.1 .

Assim, entendemos que a autocomposição de conflito em relação ao cumprimento do presente Contrato poderá ocorrer, desde que de comum acordo entre as Partes, perante câmara de prevenção e resolução administrativa de conflitos, nos termos da Lei n° 13.140, de 26 de junho de 2015, ou por qualquer outro meio de autocomposição que as Partes venham a acordar.

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

Ressalta-se que a ANTT confirmou o entendimento no âmbito do projeto Rota dos Sertões, aduzindo que "Sim, o entendimento está correto." (Item nº 29, Protocolo nº 50505.030159/2026-93, Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, Edital nº 01/2026).

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

21. MINUTA DO CONTRATO - CLÁUSULAS 4.2.3 E 4.2.4. — CLÁUSULAS 4.2.3 E 4.2.4.; OBRAS EM ANDAMENTO NOS TRECHOS DO SISTEMA RODOVIÁRIO.

Em relação às obras atualmente em execução ao longo do Sistema Rodoviário, destacamos que as Cláusulas 4.2.3 e 4.2.4 da Minuta do Contrato estabelecem o seguinte:

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

(i) Os trechos que estiverem nessa situação deverão constar do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens a ser firmado na Data da Assunção.

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

Considerando as obras em andamento nos trechos do Sistema Rodoviário, e que, conforme as cláusulas acima, tais intervenções não ensejam recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, solicitamos os seguintes esclarecimentos:

(i) Quais são as obras atualmente contratadas para o Sistema Rodoviário? (ii) Quais são os prazos de início e término de cada uma dessas obras? (iii) Quais são os respectivos escopos contratuais e os valores envolvidos nas obras atualmente contratadas para o Sitema Rodoviário? (iv) Qual é o status de cada obra em relação ao cronograma de implantação?

(v) É possível disponibilizar cópia dos contratos de obras no Sistema Rodoviário atualmente vigentes? Em caso positivo, favor disponibilizá-los.

Ressaltamos que tais informações são fundamentais para a adequada elaboração das propostas econômicas pelas licitantes interessadas.

RESPOSTA:

Foram encaminhadas pelo Ministério dos Transportes as informações atualizadas prestadas pelo DNIT (Ofício nº 2323/2026/SNTR, com seus anexos, incluindo os contratos de obras em execução nos trechos das BR-070/174/364/MT/RO), que serão disponibilizadas às Proponentes.

Esclarece-se, contudo, que, nos termos dos itens 2.5 e 2.6 do Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, sendo as informações disponibilizadas pela ANTT, conforme o item 2.5.1, de caráter não vinculativo. Permanece aplicável o disposto nas subcláusulas 4.2.3 e 4.2.4 do Contrato.

22. MINUTA DO CONTRATO – ITEM 19.5 E 19.5.1. — CLÁUSULAS 19.5 E 19.5.1 DA MINUTA DO CONTRATO; IMPLANTAÇÃO DE PEDÁGIOS ELETRÔNICOS

A cláusula 19.5.1 da Minuta do Contrato prevê que é facultado à Concessionária, antes do início da execução das praças de pedágio previstas neste Contrato, propor a substituição do sistema de arrecadação de pedágio, optando pela implantação de pedágios eletrônicos, mantendo-se a quantidade e a localização originalmente previstas para as praças de pedágio.

Assim, entende-se que:

(i) a implantação de pedágios eletrônicos prevista na cláusula 19.5.1, refere-se à implantação do sistema de arrecadação da Tarifa de Pedágio na modalidade Sistema de Livre Passagem; e

(ii) a elaboração dos estudos voltados à avaliação da vantajosidade e à precificação dos investimentos para implementação de toda a estrutura de equipamentos e sistemas necessários à viabilização da implantação do Sistema de Livre Passagem de forma plena, prevista na cláusula 19.5.2 (i) não deve ser elaborada no prazo de 3 (três) anos a partir da Data de Assunção, caso a Concessionária opte por implementar o sistema antes do início da execução das praças de pedágio.

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

RESPOSTA:

item (i), o entendimento está correto, observadas as condições da subcláusula 19.5.1. item (ii), Os estudos indicados na subcláusula 19.5.1 não se confundem com os estudos necessários à substituição do sistema de cobrança indicada nas cláusulas 19.5.4 e 19.5.5.

Caso a futura concessionária opte por não implantar as praças de pedágio, substituindo-as pelo sistema Free Flow, deverá elaborar uma proposta técnica, na forma da Deliberação nº 69/2025. Esse documento não dispensa a obrigação estabelecida na subcláusula 19.5.1, que deverá seguir os novos prazos indicados na minuta referencial da Deliberação nº 69/2025. A cláusula 19.5.2 estabelece expressamente que a implantação plena do Sistema de Livre Passagem poderá ocorrer independentemente da substituição prevista na cláusula 19.5.1, mantendo-se a obrigação de elaboração dos estudos no prazo de 3 (três) anos a partir da Data de Assunção, às expensas da Concessionária.

23. MINUTA DO CONTRATO – CLÁUSULA 19.5.1. — SISTEMA DE PEDÁGIO ELETRÔNICO EM LIVRE PASSAGEM (FREE FLOW)

De acordo com os itens 6.1 e 6.2 da minuta referencial de Termo Aditivo prevista na Deliberação ANTT nº 69/2025, o saldo de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da substituição das praças físicas de pedágio pelo sistema de pedágio eletrônico em livre passagem (Free Flow) será apurado pela diferença entre: (i) o somatório do CAPEX e do OPEX das praças de pedágio previstos no Contrato original; e (ii) o somatório do CAPEX e do OPEX associados à implantação e operação dos pórticos de cobrança eletrônica.

Tal metodologia pressupõe, um cenário de substituição superveniente de uma estrutura originalmente implantada, com posterior apuração de saldo de reequilíbrio contratual.

Ocorre que o Contrato de Concessão admite a implantação do sistema de arrecadação da Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow por iniciativa da Concessionária, antes do início da execução das praças de pedágio.

Assim, na hipótese de o Free Flow ser implantado desde o início da concessão, não se verifica, em tese, a substituição de uma estrutura previamente existente, o que suscita dúvida quanto à aplicabilidade da lógica de reequilíbrio prevista nos itens 6.1 e 6.2 da minuta referencial de Termo Aditivo e, sobretudo, quanto à forma adequada de precificação dessa alternativa na fase de apresentação das propostas econômicas.

Portanto, solicita-se esclarecer como deverá ser realizada a precificação da adoção do sistema de arrecadação da Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow nas propostas econômicas, na hipótese de sua implantação desde o início da concessão. Ou seja, se a proposta deve ser elaborada com base nas praças físicas, ou já deve contemplar a cobrança eletrônica.

RESPOSTA:

A proposta econômica deverá ser elaborada em conformidade com os parâmetros tarifários e com a configuração contratual estabelecidos no Edital e em seus anexos, não havendo previsão de que a Proponente possa adotar livremente uma configuração alternativa de arrecadação para fins de formulação de sua oferta.

Desse modo, a possibilidade de adoção do sistema eletrônico antes da execução das praças de pedágio não altera, por si só, a referência contratual utilizada para a elaboração da proposta econômica. Os efeitos econômico-financeiros da eventual substituição deverão ser avaliados no âmbito do procedimento próprio, observadas as disposições contratuais e a regulamentação aplicável.

24. EDITAL – ITEM 8.4, IX; 10.1.3 E 10.2.1.

O item 8.4, IX, do Edital prevê que:

"a Proponente deverá apresentar o Contrato de Intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente, conforme modelo constante do Manual de Procedimentos do Leilão, devidamente assinado pela Corretora Credenciada."

Outros dispositivos do Edital, no entanto, tratam a representação por Corretora Credenciada como faculdade da Proponente, tais como os itens 10.1.3 e 10.2.1.

"os Representantes Credenciados poderão praticar atos durante a Sessão Pública do Leilão, caso a proponente não opte por ser representada por Corretoras Credenciadas".

"a Proponente poderá ser representada por Corretora Credenciada".

No mesmo sentido, o quadro do Capítulo 2 do Manual de Procedimentos inclui no Volume 1 o "Contrato de intermediação entre Corretora Credenciada e a Proponente, se contratada".

Entende-se, portanto, que:

(i) a contratação de Corretora Credenciada é opcional, sendo a apresentação do Contrato de Intermediação previsto no item 8.4, IX, do Edital exigida apenas se a Proponente optar por ser representada por Corretora Credenciada.

(ii) a Carta de Apresentação da Garantia da Proposta exigida no item 8.4. VI, poderá ser assinada apenas pelo representante credenciado da licitante, caso essa opte por não contratar Corretora Credenciada.

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

RESPOSTA:

Os entendimentos não estão corretos.

(i) A faculdade prevista no item 10.1.3 do Edital refere-se à atuação dos Representantes Credenciados durante a Sessão Pública do Leilão. Para a apresentação da Garantia da Proposta, permanecem exigidos a carta assinada pela Corretora Credenciada e o contrato de intermediação, nos termos dos itens 8.4, VI e IX, respectivamente.

(ii) A assinatura exclusiva pelo Representante Credenciado não atende à exigência específica do item 8.4, VI, nem ao modelo do Anexo B do Manual, cuja observância é determinada pelo item 6.6 do Edital.

25. EDITAL - ITEM 10.2.2. — EDITAL - ITEM 10.2.2.

O item 10.2.2 do Edital prevê que:

"O contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente, que terá o conteúdo mínimo especificado no Manual de Procedimentos do Leilão, deverá ter uma cópia apresentada juntamente com os documentos referidos no subitem 10.1.2, acompanhado do ato societário e/ou procuração comprovando os poderes das pessoas que firmaram tal contrato."

O Manual de Procedimentos, por sua vez, dispõe que:

"os poderes dos representantes legais das Corretoras Credenciadas serão verificados no sistema da B3".

"na ausência da atualização cadastral da Corretora Credenciada junto à B3, deverão ser entregues pela Corretora Credenciada documentos que comprovem seus poderes de representação no interior do Volume 1".

Entende-se, portanto, que, se o cadastro da Corretora Credenciada estiver atualizado perante a B3, os poderes dos seus signatários serão verificados diretamente no sistema da B3.

Nesse caso, fica dispensada a apresentação, no Volume 1, dos atos societários e/ou procurações da Corretora Credenciada mencionados no item 10.2.2 do Edital, quando a Corretora estiver devidamente cadastrada.

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

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. O cadastro atualizado da Corretora Credenciada perante a B3 não dispensa a apresentação dos atos societários e/ou procurações comprobatórios dos poderes de seus signatários, exigidos pelo item 10.2.2 do Edital. Conforme o item 5.4 do Edital e o tópico "Prevalência do Edital" do Manual de Procedimentos do Leilão, as disposições do Edital prevalecem em caso de conflito com o Manual.

26. EDITAL – ITEM 17.3, VI — DATA-BASE DA REMUNERAÇÃO DA B3

O item 17.3, VI, do Edital prevê, como condição para a assinatura do Contrato, a: "comprovação de recolhimento da remuneração à B3 S.A., correspondente a R$ 852.164,27 (oitocentos e cinquenta e dois mil cento e sessenta e quatro reais e vinte sete centavos), na data-base de novembro de 2025, atualizada pela variação positiva do IPCA apenas caso o pagamento seja efetuado pela Adjudicatária em data superior a 1 (um) ano da referida data-base."

O Manual de Procedimentos, elaborado pela própria B3, no entanto, indica para o mesmo valor a "data-base abril/2026".

Entende-se, portanto, que a data-base correta da remuneração da B3 é abril de 2026.

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

RESPOSTA:

Sim o entendimento está correto. A data-base da remuneração devida à B3 S.A. é abril de 2026.

27. EDITAL - ITEM 16 — ITEM 16 DO EDITAL

O item 16 do Edital traz o regramento sobre recursos administrativos no âmbito da Licitação, mais especificamente no item 16.1.1 há a seguinte indicação sobre o prazo:

"As Proponentes deverão apresentar as razões recursais no prazo de 3 (três) dias úteis contados da data de lavratura da Ata de Julgamento do Leilão, conforme determinado no Anexo 22."

Considerando que o art. 165, §5º, da Lei nº 14.133/2021 assegura ao licitante vista dos elementos indispensáveis à defesa de seus interesses, entendemos que o prazo para apresentação das razões recursais deve iniciar-se a partir da efetiva disponibilização dos autos do processo, e não apenas da lavratura da Ata de Julgamento do Leilão.

Isso porque o exercício adequado do contraditório e da ampla defesa exige acesso às decisões e à documentação pertinente, inclusive àquelas apresentadas pelas demais licitantes nos autos do processo.

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

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. O prazo para apresentação das razões recursais observará o item 16.1.1 do Edital, em conjunto com o evento 13 do Anexo 22, que prevê seu início na data de publicação da Ata de Julgamento, assegurada vista dos elementos indispensáveis à defesa dos interesses das Proponentes, nos termos do art. 165, § 5º, da Lei nº 14.133/2021.

28. PER - VOLUME II - 3.2.1 - A. DUPLICAÇÃO - TABELA 9 - DUPLICAÇÃO BR-070/MT, E TABELA 10 - DUPLICAÇÃO BR-364/RO — TABELA 9 (DUPLICAÇÃO BR-070/MT) E NA TABELA 10 (DUPLICAÇÃO BR-364/RO)

Identificou-se divergência entre as coordenadas de início e fim dos trechos de duplicação indicados na Tabela 9 (Duplicação BR-070/MT) e na Tabela 10 (Duplicação BR-364/RO) quando comparadas aos respectivos locais descritos na Tabela 61 (Detalhamento do Sistema Rodoviário) do PER. Diante do exposto, solicita-se confirmar a inconsistência apontada, disponibilizar as coordenadas/marcos quilométricos corretos e indicar qual das tabelas deve prevalecer para fins de dimensionamento das obrigações do contrato.

RESPOSTA:

Houve erro material no preenchimento das coordenadas das Tabelas 9 e 10 do PER Volume II, que devem ser lidas conforme a Tabela 61 (Detalhamento do Sistema Rodoviário).

Tabela 9 (Duplicação BR-070/MT, km SNV 537,4 a 548,6):

Coordenadas do km inicial: Latitude 15°38'57.14"S; Longitude 56°11'41.44"O Coordenadas do km final: Latitude 15°40'45.28"S; Longitude 56°17'43.77"O

Tabela 10 (Duplicação BR-364/RO, km SNV 16,2 a 27,6):

Coordenadas do km inicial: Latitude 12°44'2.19"S; Longitude 60°9'31.56"O Coordenadas do km final: Latitude 12°43'21.10"S; Longitude 60°15'45.36"O

29. PER - VOLUME I - 3.2.8.1; PER - VOLUME II - 3.2.1 - B. FAIXAS ADICIONAIS EM PISTA SIMPLES — FAIXA ADICIONAL JÁ EXISTENTE

Para os trechos com faixa adicional já existente que não constam nas tabelas do PER, solicita-se confirmar se a obrigação da concessionária limita-se à manutenção da condição atual, sem a exigência de implantação de acostamento nessas faixas.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. O PER Volume I, item 3.2.8.1, “Características Geométricas da Rodovia”, estabelece os parâmetros mínimos para as pistas existentes, incluindo a largura mínima dos acostamentos. Além disso, o item 3.1.1, subitem 2 de Recuperação, prevê a implantação de acostamentos nos trechos faltantes, observados os parâmetros e as condições definidos no item 3.2.8.1.

30. PER - VOLUME II - 3. OAE - K. OAE - TABELA 45 - OAE BR-070/MT, TABELA 46 - OAE BR-174/MT, TABELA 46 - OAE BR-174/MT — OBRAS DE ARTE ESPECIAIS (OAE) PREVISTAS NA TABELA 46

Relativamente às intervenções em Obras de Arte Especiais (OAE) previstas na Tabela 46, na rodovia BR-174/MT, constata-se a concentração de 13 obras com prazo de execução fixado no 3º ano da concessão. Considerando que a execução simultânea ou excessivamente concentrada dessas obras num único exercício pode acarretar impactos severos à fluidez do tráfego, à segurança viária e à logística de mobilização, solicita-se esclarecer se será permitida a redistribuição/escalonamento do cronograma de execução dessas 13 OAEs entre o 3º e o 4º ano do contrato.

RESPOSTA:

A Tabela 46 do PER Volume II estabelece os anos de conclusão das intervenções previstas nas obras de arte especiais da BR-174/MT. As intervenções deverão observar os prazos indicados na tabela. No mais, cabe-se observar o disposto nas subcláusulas 8.3.4 e 22.5.2(ii) do contrato.

31. PER - VOLUME II – APÊNDICE B - TABELA 62 - SEGMENTOS HOMOGÊNEOS DO SISTEMA RODOVIÁRIO — TABELA 62 (SEGMENTOS HOMOGÊNEOS) DO PER

A Tabela 62 (Segmentos Homogêneos) do PER não especifica os municípios abrangidos por trecho. Para fins de apuração e recolhimento do ISSQN, solicita-se disponibilizar a extensão correspondente a cada município e informar o critério de rateio do imposto nos locais em que a divisa municipal coincide com o eixo da rodovia.

RESPOSTA:

A concessionária é integralmente responsável pela apuração e recolhimento do ISSQN.

32. PER - VOLUME II – APÊNDICE D - F. EDIFICAÇÕES (PRF) - TABELA 69 - LOCALIZAÇÃO PRF — TABELA 69 DO PER II - INSTALAÇÕES DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL (PRF)

A Tabela 69 do PER II discrimina as instalações da Polícia Rodoviária Federal (PRF) a serem objeto de adequação. Contudo, identificou-se a existência de uma edificação adicional da PRF no município de Comodoro/MT, próxima ao km 1260+500. Solicita-se esclarecer se a referida edificação integrará o escopo da concessão rodoviária e se haverá exigência de obrigações de intervenção, conservação ou manutenção associadas a essa estrutura.

RESPOSTA:

Somente as intervenções de adequação e blindagem nas edificações relacionadas na Tabela 69 serão objeto de intervenção por parte da concessionária. Os serviços de manutenção e conservação das edificações da PRF não se constituem como obrigações da concessionária decorrentes do contrato de concessão. A Tabela 69 será ajustada com informações complementares;

33. PER - VOLUME II - APÊNDICE D - D - POSTO DE PESAGEM VEICULAR FIXO (PPV) - TABELA 67 - LOCALIZAÇÃO DOS PPVS — TABELA 67 DO PER; POSTOS DE PESAGEM VEICULAR FIXOS

A Tabela 67 do PER prevê a implantação de dois Postos de Pesagem Veicular Fixos (PPVs 2 e 3) e a melhoria de um posto existente (PPV 1), havendo menção ao sistema HS-WIM no PER II sem a definição de quantitativos. Diante do exposto, solicita-se confirmar se é permitida a utilização da tecnologia HS-WIM tanto nas obras de implantação quanto nas de melhoria dos PPVs, bem como esclarecer se a eventual adoção desse sistema ensejará o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

RESPOSTA:

A estrutura e a redação do PER Volume I é padronizada para os diversos projetos desta Etapa do Programa Federal de Concessões de Rodovias e contempla serviços que não estão previstos para esta concessão, como o Sistema de Controle Dinâmico de Velocidade e Sistema de Reversão de Faixas de Rolamento. Os interessados deverão considerar em suas propostas os serviços, os quantitativos e as localizações estabelecidas no PER Volume 2, e em específico, nas Tabelas 63 e 68.

A adoção de tecnologias e estruturas para pesagem de veículos diferentes das estabelecidas no PER volume 2 poderão ensejar a revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

34. PER - VOLUME II - 3.2.2 OBRAS DE MELHORIA - C. CORREÇÕES DE CURVAS HORIZONTAIS - TABELA 23 - CORREÇÕES DE CURVAS HORIZONTAIS BR-364/MT, E F. ROTATÓRIAS ALONGADAS - TABELA 31 - ROTATÓRIA ALONGADA BR-364/MT — TABELAS 23 E 31 DO PER II

Verifica-se, nas Tabelas 23 e 31 do PER II, a indicação de correção de traçado no km 1195+050 e de implantação de rotatória alongada no km 1195+200 da BR-364/MT, pontos distantes cerca de 150 metros entre si. Tendo em vista a potencial interferência geométrica e a sobreposição da área de influência das intervenções, solicita-se esclarecer se a correção de traçado deverá ser executada de forma independente ou se é contemplada pela geometria da rotatória alongada, bem como informar os parâmetros geométricos de referência e se os custos de CAPEX devem ser tratados de forma integrada a fim de evitar duplicidade de escopo.

RESPOSTA:

As obrigações previstas no PER são independentes entre si. Entretanto, nos termos da cláusula 7.1 do Contrato, cabe à Concessionária elaborar os projetos executivos necessários à execução das obras da Concessão. Assim, os projetos poderão contemplar ambas as intervenções e considerar eventuais interferências geométricas entre elas, ainda que sua execução ocorra conforme os respectivos cronogramas, desde que observada a não objeção da ANTT, prevista na cláusula 7.2, e atendidas as demais exigências contratuais.

PROTOCOLO: 50505.159822/2026-31

Recebido em 07 de outubro de 2026 - 22:47:00

1. ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 6, TABELA IV, H; ITEM 7, TABELA V, A. — FUNDOS DE INVESTIMENTOS

Entendemos que fundos de investimento estão dispensados da certidão negativa de pedido de falência, autofalência e recuperação judicial em seu próprio nome, devendo ser apresentadas as certidões exigidas da administradora e da gestora, quando aplicável. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada no Lote 5 de PR Vias (Edital nº 3/2025), no item 70 do Protocolo nº 50505.045835/2025-42. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto."

RESPOSTA:

Sim. Nos termos da Tabela IV, item H, do Anexo 5 do Edital, deverão ser apresentadas as certidões negativas de falência da administradora e da gestora do fundo de investimento, conforme aplicável, não sendo exigida certidão dessa natureza em nome do próprio fundo.

2. ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 8, TABELA VI. — FUNDO DE INVESTIMENTO

Entendemos que, quando a Proponente for fundo de investimento, a regularidade fiscal, social e trabalhista deverá ser comprovada pela administradora e também pela gestora, caso possua. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada no Lote 5 de PR Vias (Edital nº 3/2025), no item 71 do Protocolo nº 50505.045835/2025-42. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto."

RESPOSTA:

Não. Nos termos da Tabela VI, itens A a F, do Anexo 5 do Edital, os documentos de regularidade fiscal, social e trabalhista exigidos para a Proponente constituída sob a forma de fundo de investimento deverão ser apresentados em nome de sua administradora, observada, quanto ao item A, a exigência adicional de comprovação da inscrição do próprio fundo no CNPJ.

3. ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 8, TABELA VI, G. — DECLARAÇÃO SOBRE RESERVA DE CARGOS

Entendemos que a declaração sobre reserva de cargos para pessoas com deficiência e reabilitados da Previdência Social deverá ser apresentada pela administradora e/ou gestora, conforme aplicável, sendo facultativa sua apresentação complementar em nome do fundo. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada no Lote 5 de PR Vias (Edital nº 3/2025), no item 108 do Protocolo nº 50505.045835/2025-42. A ANTT respondeu: "Em razão da natureza jurídica dos fundos de investimentos, os requisitos do Edital para participação no Leilão devem ser preenchidos pela(s) empresa(s) administradora(s)/gestora(s) do fundo. Assim, caso aplicável, além dos documentos/declarações exigidos no Edital em nome do administrador, o fundo de investimentos Proponente poderá apresentar, em caráter complementar, eventual declaração ou documento equivalente em seu nome."

RESPOSTA:

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

4. EDITAL: ITENS 5.7, 5.8 E 10.1.2(B); ANEXO 5, ITEM 14, TABELA XI, A; ANEXOS 12 E 14. — FUNDO DE INVESTIMENTO

Entendemos que um fundo de investimento poderá ser indicado como líder do Consórcio, mediante o Termo de Compromisso de Constituição de SPE e as procurações previstas nos Anexos 12 e 14, mantidas as demais exigências de habilitação e representação do Edital. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 1 do Protocolo nº 50500.019225/2026-14. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto. Não há vedação à indicação de fundo de investimento como empresa líder de consórcio. Para tanto, é suficiente a apresentação do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico, nos termos do Anexo 5 do Edital, bem como das procurações previstas nos Anexos 14 e 12, que tratam, respectivamente, da nomeação da empresa líder e dos Representantes Credenciados."

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

5. ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 6, TABELA IV, F. — FUNDO DE INVESTIMENTO

Entendemos que o fundo de investimento poderá ser representado no certame pelo administrador ou pelo gestor, conforme os poderes previstos em seu regulamento registrado na CVM. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 26 do Protocolo nº 50505.031471/2026-02. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto."

RESPOSTA:

Não. O entendimento não está correto nos termos propostos. Conforme a Tabela IV, item F, do Anexo 5 do Edital, deverá ser comprovado que o fundo de investimento está autorizado a participar do Leilão e que seu administrador possui poderes para representá-lo em todos os atos e para todos os efeitos do certame, assumindo, em nome do fundo, os direitos e as obrigações dele decorrentes.

6. ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 6, TABELA IV, C. — REGISTRO DO FUNDO DE INVESTIMENTOS NA COMISSÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS

Entendemos que o registro do fundo na CVM poderá ser comprovado pela Ficha de Cadastro de Participantes e pelo Protocolo de Registro de Fundo de Investimento obtidos no site da CVM. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 23 do Protocolo nº 50505.031471/2026-02. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto. Basta a comprovação do registro do fundo de investimentos na Comissão de Valores Mobiliários, conforme previsto no item 6.C do Anexo 5, mediante a apresentação da Ficha de Cadastro de Participante e do Protocolo de Registro de Fundo de Investimento obtidos no site da CVM."

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto. De acordo com as alterações introduzidas pela Lei Federal nº 13.874/2019 (Lei de Liberdade Econômica), a exigência de registro do regulamento do fundo de investimentos perante o Registro de Títulos e Documentos não é mais necessária. Basta a comprovação do registro do fundo de investimentos na Comissão de

Valores Mobiliários mediante a apresentação da Ficha de Cadastro de Participante e do Protocolo de Registro de Fundo de Investimento obtidos no site da CVM.

7. EDITAL: ITENS 6, B, G E H. — ANEXO 5 DO EDITAL, ITENS 6, B, G E H.

De acordo com o Anexo 5 do Edital: "6 Quando a Proponente for fundo de investimento, deverá apresentar para sua qualificação jurídica os seguintes documentos, em substituição à apresentação dos documentos da Tabela I:

B- Prova de contratação de gestor, se houver, bem como de eleição do administrador em exercício.

G- Comprovante de qualificação do administrador e, se houver, do gestor do fundo de investimentos, perante a Comissão de Valores Mobiliários.

H- Certidão negativa de falência da administradora e gestora do fundo, expedida pelo(s) cartório(s) de distribuição da sede da(s) mesma(s), com data de até 60 (sessenta) dias corridos anteriores à data prevista no cronograma para a entrega dos Documentos de Qualificação."

Diante disso e da ausência de menções adicionais ao gestor no Edital e Anexos, entendemos que em caso de participação de licitante/consorciado organizado sob a forma de fundo de investimento, os únicos documentos de seu gestor que serão exigidos para fins de habilitação na licitação serão (a) aqueles indicados nos itens acima (subitens B, G e H da tabela IV, item 6, do Anexo 5 do Edital); e (b) documentação societária eventualmente necessária para comprovação de poderes de representação, na forma do regulamento do licitante fundo de investimento em questão.

Dessa forma, conforme Edital, para fins de atendimento aos requisitos de habilitação (incluindo qualificação jurídica, qualificação econômico-financeira, regularidade fiscal, social e trabalhista, qualificação técnica e outros documentos) não há necessidade de apresentar nenhum documento e/ou declaração adicional em nome do gestor do fundo de investimento licitante/consorciado. Está correto o entendimento?

RESPOSTA:

Os documentos relativos à qualificação jurídica de fundo de investimento estão listados no anexo 5, item 6, tabela IV, sendo que aqueles relativos ao gestor estão descritos nos itens B, G e H.

8. EDITAL: ITEM 6, F, ANEXO 5 DO EDITAL. — ANEXO 5 DO EDITAL; FUNDO DE INVESTIMENTO LICITANTE/CONSORCIADO

O Anexo 5 do Edital exige para o caso de licitante/consorciado organizado sob a forma de fundo de investimento a apresentação de "Comprovação de que o fundo de investimentos se encontra devidamente autorizado a participar do Leilão e que o seu administrador pode representá-lo em todos os atos e para todos os efeitos do Leilão, assumindo em nome do fundo de investimentos todas as obrigações e direitos que decorrem do Leilão" para atendimento ao requisito de qualificação jurídica.

Contudo, entendemos que o fundo de investimento licitante/consorciado 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 em regulamento. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer qual o fundamento normativo para a exigência de representação de fundo de investimento exclusivamente por seu administrador, a despeito do regramento previsto em seu regulamento registrado na CVM.

Ressalta-se que a ANTT confirmou esse entendimento em respostas a pedidos de esclarecimento apresentados no âmbito dos projetos da BR-381/MG, dos Lotes 3 e 6 de Rodovias do Paraná, Rota Gerais e Rota dos Sertões, aduzindo que: "Sim, o entendimento está correto".

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

9. EDITAL: ITEM 10.1.4. — EDITAL: ITEM 10.1.4.; REPRESENTANTES CREDENCIADOS

De acordo com o Edital:

"10.1.4. 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". Nesse sentido, favor confirmar o entendimento de que os representantes credenciados regularmente constituídos na forma do item 10.1.2 deverão assinar todas as declarações referidas no Edital.

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), item 4 do Protocolo nº 50500.025337/2026-12, em que a ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto, sem prejuízo do disposto no subitem 9.1.6.".

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto, sem prejuízo do disposto nos subitens 10.1.2 e 10.1.6.

10. ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 6, TABELA IV, B. — ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 6, TABELA IV, B.; CONTRATAÇÃO DO GESTOR

Entendemos que a contratação do gestor poderá ser comprovada por sua indicação no regulamento do fundo e pela Ficha de Cadastro de Participantes emitida pela CVM, acompanhadas dos documentos que atestem a deliberação conjunta dos prestadores de serviços essenciais. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 25 do Protocolo nº 50505.031471/2026-02. A ANTT respondeu, em trecho pertinente: "A prova da contratação do gestor, exigida no item B, da Tabela IV, do item 6, do Anexo 5 ao Edital, poderá ser realizada por meio da indicação do gestor no regulamento do fundo de investimento e da apresentação da Ficha de Cadastro de Participantes emitida pela CVM, além de outros documentos que atestem a deliberação conjunta [...]".

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

A comprovação poderá ser feita por meio de Regulamento vigente do Fundo e pela ficha cadastral atualizada da CVM, acompanhadas, quando cabível, de outros documentos que atestem efetivamente a contratação do gestor, nos termos do Edital.

11. ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 6, TABELA IV, G. — ANEXO 5 DO EDITAL: ITEM 6, TABELA IV, G.;

Entendemos que a qualificação da administradora e, se houver, da gestora, perante a CVM poderá ser comprovada pelos dados cadastrais na CVM e pelo respectivo Ato Declaratório publicado no Diário Oficial. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 27 do Protocolo nº 50505.031471/2026-02. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto. A apresentação dos dados cadastrais da administradora e/ou gestora do fundo junto a CVM, bem como o Ato Declaratório da CVM publicado em Diário Oficial atende a exigência do item 6, alínea "g", do Anexo 5 do Edital."

RESPOSTA:

Sim, desde que a documentação permita verificar a regularidade da situação perante a Autarquia, conforme aplicável.

12. CONTRATO: SUBCLÁUSULA 22.6.1(I). — SUBCLÁUSULA 22.6.1(I) DO CONTRATO

Entendemos que a subcláusula 22.6.1(i) atribui à Concessionária os encargos de prevenção, remediação e gerenciamento dos passivos ambientais preexistentes no Sistema Rodoviário, mas não disciplina a imputação de responsabilidade administrativa ou judicial pela geração desses passivos antes da Data da Assunção. Considerando o histórico de operação do sistema rodoviário por concessionária privada e os termos da cláusula em questão, entendemos que a futura SPE não será responsabilizada, sob a perspectiva ambiental (administrativa ou judicialmente), por ter dado causa a esses passivos. Eventual responsabilização por passivos ambientais preexistentes deverá ser apurada em face do antigo operador da rodovia, cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, caso surja alguma contingência dessa natureza e direito de regresso da ANTT contra o antigo operador, se o caso, cuja apuração deverá observar a legislação aplicável e a competência das respectivas autoridades. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 9 do Protocolo nº 50500.019225/2026-14. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto. A subcláusula 22.6.1 esclarece que a Concessionária é responsável por realizar obras de recuperação e outras atividades relacionadas aos passivos existentes no Sistema Rodoviário. Portanto, essa subcláusula não está relacionada à responsabilização administrativa ou judicial pela geração desses passivos em data anterior à assunção da rodovia, assunto este alheio à competência da ANTT no tocante à gestão do Contrato de Concessão."

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. A subcláusula 22.6.1 (i) esclarece que a Concessionária é responsável pelos riscos decorrentes do surgimento ou descoberta de passivos ambientais, devendo prevenir, remediar e gerenciar esses passivos. Dessa forma, essa subcláusula não está relacionada à responsabilização administrativa ou judicial pela geração desses passivos em data anterior à assunção da rodovia. Não obstante, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá da avaliação da Agência acerca da atuação da concessionária no sentido de identificar se houve adequada atividade de prevenção, remediação e gerenciamento dos passivos.

13. CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 5.1.3 E 5.6.1 A 5.6.4. — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 5.1.3 E 5.6.1 A 5.6.4.

Considerando a sucessão nos processos de licenciamento relativamente ao antigo operador privado, solicitamos a disponibilização, ou a indicação dos meios de acesso, às licenças, processos administrativos e judiciais ambientais, autos de infração, termos de ajustamento de conduta, termos de regularização e acordos judiciais relativos ao Sistema Rodoviário, com as condicionantes pendentes e as evidências de seu cumprimento.

RESPOSTA:

As informações e os documentos pertinentes deverão ser consultados e disponibilizados conforme previsto no Edital e em seus anexos, observadas as disposições editalícias aplicáveis. A Proponente deverá considerar, para todos os fins, as condições, obrigações e responsabilidades estabelecidas no Edital e no Contrato de Concessão.

14. CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 5.1.3, 5.7.1.1 E 5.7.2. — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 5.1.3, 5.7.1.1 E 5.7.2.

Entendemos que o compartilhamento da cláusula 5.7 abrange as condicionantes previstas em autorizações de supressão de vegetação, inclusive a compensação pela supressão. Os custos de estudos, projetos e planos exclusivamente destinados ao cumprimento de condicionantes ambientais também poderão integrar a respectiva prestação de contas. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada no Lote 5 de PR Vias (Edital nº 3/2025), no item 111 do Protocolo nº 50505.047277/2025-50. A ANTT respondeu: "O entendimento está correto. Todos os custos associados aos estudos, projetos e planos que visem atender unicamente às condicionantes ambientais decorrentes do licenciamento ambiental poderão constar na prestação de contas da verba de condicionantes ambientais submetidas à ANTT. O montante previsto na subcláusula 5.7.1 deve ser utilizado para o custeio dos dispêndios dos atos referidos na subcláusula 5.1.3, conforme estipulado pela subcláusula 5.7.1.1 e pelo compartilhamento do excedente nos termos da subcláusula 5.7.2."

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

O reconhecimento dos dispêndios para fins do compartilhamento de risco previsto na cláusula 5.7 do Contrato deverá observar o escopo definido na subcláusula 5.1.3, bem como as demais disposições contratuais aplicáveis.

A inclusão dos custos relativos ao cumprimento de condicionantes previstas em autorizações de supressão de vegetação, inclusive compensações ambientais, e de estudos, projetos e planos destinados exclusivamente ao atendimento de condicionantes ambientais dependerá de seu enquadramento nos atos abrangidos pelo mecanismo contratual e da correspondente comprovação, mediante prestação de contas submetida à validação da ANTT, nos termos das subcláusulas 5.7.2 e 5.7.3.

15. CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 5.7, 22.5.2(III) E 22.6.3. — CUSTOS ADICIONAIS DE CONDICIONANTES AMBIENTAIS

Entendemos que os custos adicionais de condicionantes ambientais decorrentes de alterações de projeto determinadas pela ANTT que configurem fato da administração ou alterem o escopo contratado serão reequilibrados integralmente. O compartilhamento ordinário permanecerá aplicável às alterações que apenas adequem os projetos às exigências legais e contratuais. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento não pode ser confirmado de forma genérica. Nos termos das subcláusulas 5.1.3 e 5.6.4 do Contrato, os custos relativos ao cumprimento das condicionantes ambientais, inclusive os decorrentes de alterações dessas condicionantes, submetem-se à alocação de riscos e ao mecanismo de compartilhamento previsto na cláusula 5.7.

Eventual tratamento distinto para custos adicionais decorrentes de alteração de projeto determinada pela ANTT deverá ser examinado à luz das circunstâncias concretas, especialmente quanto à natureza da determinação, à alteração das obrigações originalmente contratadas e à alocação de riscos estabelecida no Contrato, não decorrendo automaticamente dessas circunstâncias o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro integral.

Os dispêndios deverão ser comprovados e submetidos à análise da ANTT, observadas as disposições contratuais aplicáveis.

16. CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 22.1.8(I) E (II). — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 22.1.8(I) E (II).

Entendemos que o prazo de 2 anos para notificar o evento de risco à ANTT se inicia com o conhecimento efetivo de sua ocorrência pela Concessionária. Nosso entendimento está correto? Para eventos tempestivamente notificados com efeitos continuados, solicitamos esclarecer o marco de contagem do prazo de 5 anos para apresentação do pleito de reequilíbrio.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. O Contrato não estabelece expressamente que o início desses prazos esteja condicionado ao conhecimento efetivo do evento pela Concessionária.

Nos termos da subcláusula 22.1.8 do Contrato, a Concessionária deverá notificar à ANTT sobre o evento de risco no prazo de até 2 (dois) anos a partir de sua efetiva ocorrência e apresentar o pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no prazo máximo de 5 (cinco) anos, também de sua efetiva ocorrência, sob pena de preclusão.

17. CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 8.1.8(I) E 22.5.2(IV). — SUBCLÁUSULAS 8.1.8(I) E (II), 22.5.2(IV) DO CONTRATO

Entendemos que a remissão da subcláusula 22.5.2(iv) apenas ao item 8.1.8(ii) não afasta o reequilíbrio previsto no item 8.1.8(i), após a conclusão da remoção ou realocação de infraestruturas não integrantes do Sistema Rodoviário que estejam irregulares na faixa de domínio ou quando o terceiro não tiver responsabilidade contratual pela intervenção. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Sim, o entendimento está correto.

18. CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 22.5.1(V), 22.5.2(III) E 23.4.1. — SUBCLÁUSULA 22.5.1(V) DO CONTRATO

Entendemos que a aquisição de novos equipamentos e a realização de investimentos não previstos, determinados pela ANTT para implementar nova tecnologia, não se confundem com simples alterações dos procedimentos de fornecimento de dados da subcláusula 22.5.1(v) e poderão ensejar reequilíbrio, conforme o enquadramento do evento na matriz de riscos. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Não é possível apresentar uma conclusão genérica acerca do cabimento do reequilíbrio econômico-financeiro, sendo necessária a análise concreta de cada situação para verificar se o objeto da aquisição ou do investimento determinado pela ANTT se enquadra na hipótese de risco alocada à Concessionária pela subcláusula 22.5.1(v), relativa a alterações nos procedimentos, métodos, regras e instrumentos de fornecimento de dados e informações, inclusive quanto à tecnologia utilizada.

A partir da análise da natureza do objeto, da medida contratual que fundamenta sua exigência e do nexo de causalidade entre ambos, será possível avaliar, em cada caso, o enquadramento contratual da obrigação e seus eventuais efeitos sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, à luz da matriz de riscos e das demais disposições contratuais aplicáveis.

19. CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 8.2.2, 21.3.2, 22.5.1(I) E 22.5.2. — MULTAS POR DESCUMPRIMENTO DOS PARÂMETROS DE DESEMPENHO DA FRENTE DE SERVIÇOS ESTRUTURAIS

Entendemos que não serão aplicadas multas por descumprimento dos Parâmetros de Desempenho da Frente de Serviços Estruturais quando comprovadamente causado, de forma exclusiva, por risco alocado ao Poder Concedente, mediante apuração de responsabilidade. Nosso entendimento está correto, sem prejuízo do tratamento contratual do Desconto de Reequilíbrio?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 18 do Protocolo nº 50500.025337/2026-12. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto. As penalidades previstas nos termos da subcláusula 8.2.2 serão aplicadas nos casos de não atendimento dos Parâmetros de Desempenho por motivos imputáveis à Concessionária ou por eventuais riscos assumidos pela Concessionária em conformidade com a matriz de risco contratual."

RESPOSTA:

O entendimento está correto. Desde que o descumprimento dos Parâmetros de Desempenho da Frente de Serviços Estruturais decorra exclusivamente de evento comprovado e expressamente reconhecido pela ANTT como risco

alocado ao Poder Concedente, nos termos da subcláusula 23.5.4 (v) do Contrato. Nessa hipótese, não será aplicada a penalidade correspondente, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio, conforme expressamente previsto na referida disposição contratual.

20. CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 22.7, 22.8 E 37.2. — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 22.7, 22.8 E 37.2.

Entendemos que a vedação à caducidade da subcláusula 37.2 alcança também as hipóteses de riscos residuais – que não foram especificamente alocados a nenhuma das partes e que serão partilhados – conforme cláusulas 22.7 e 22.8, observado o gatilho de 2% da Receita Tarifária Bruta Anual. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 43 do Protocolo nº 50500.025337/2026-12. A ANTT respondeu: "A limitação à decretação de caducidade estabelecida na cláusula 37.2 deve considerar todos os eventos de riscos atribuídos ao Poder Concedente, inclusive os decorrentes de materialização dos riscos residuais. Contudo, a Concessionária deverá demonstrar que o seu inadimplemento é resultante desse risco assumido pelo Poder Concedente."

RESPOSTA:

A limitação à decretação de caducidade estabelecida na cláusula 37.2 deve considerar todos os eventos de riscos atribuídos ao Poder Concedente, inclusive os decorrentes de materialização dos riscos residuais. Contudo, a Concessionária deverá demonstrar que o seu inadimplemento é resultante desse risco assumido pelo Poder Concedente.

21. EDITAL: 8.10 — ITEM 8.10 DO EDITAL

O item 8.10 do Edital veda a inserção de disposições que excluam responsabilidades na garantia de proposta referente à participação na licitação, ressalvadas as excludentes previstas na legislação vigente. O seguro-garantia é atualmente regulamentado pela Circular SUSEP nº 662/2022, cujo art. 24 elenca os riscos que devem ser considerados excluídos da cobertura, sem prejuízo de outros negociados entre as partes. Sendo assim, entende-se que será admitida a apólice com exclusão dos riscos previstos no art. 24 da Circular SUSEP nº 662/2022 ou em outras hipóteses excludentes eventualmente previstas na legislação vigente. Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. Nos termos do item 12.10 do Edital, as apólices de Seguro-Garantia não poderão conter cláusulas de exclusão de responsabilidade que não decorram de exigência legal. Assim, somente serão admitidas exclusões que sejam impostas por força de lei, não sendo aceitas aquelas que, embora previstas em normas ou regulamentações vigentes, não possuam caráter compulsório de inserção nos instrumentos de garantia. Embora as exclusões legais do Art. 24 da Circular 662/2022 sejam admitidas, a apólice não poderá excluir as responsabilidades específicas exigidas no Anexo 4 da minuta.

22. CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 19.1.1(II), 19.1.2.1, 19.1.3 E 19.1.7 — COBRANÇA DE TARIFA DE PEDÁGIO

Entendemos que, cumpridos os requisitos relativos a todo o Sistema Rodoviário, a cobrança da Tarifa de Pedágio poderá ser autorizada individualmente nas praças concluídas e vistoriadas, ainda que outras praças permaneçam em implantação dentro dos respectivos prazos contratuais. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

Nos termos da subcláusula 19.1.1, o início da cobrança da Tarifa de Pedágio está condicionado ao cumprimento cumulativo dos requisitos nela previstos, incluindo a conclusão das metas dos Trabalhos Iniciais relativas a todo o Sistema Rodoviário e a implantação das praças de pedágio.

Adicionalmente, a subcláusula 19.1.2.1 estabelece que a solicitação de início da cobrança das novas praças deverá contemplar todas as obrigações previstas na subcláusula 19.1.1, vedando expressamente o fracionamento da entrega dessas obrigações.

23. CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 19.1.1, 19.1.2.1, 22.2.3 E 23.3.1 — CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 19.1.1, 19.1.2.1, 22.2.3 E 23.3.1

Entendemos que, caso o cumprimento dos requisitos para início da cobrança seja impedido pela materialização de risco alocado ao Poder Concedente, a ANTT poderá autorizar o início da cobrança para evitar ou reduzir os impactos no fluxo de caixa da concessão, preservado o tratamento dos impactos financeiros conforme a matriz de riscos e os mecanismos de recomposição previstos no Contrato. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento não está correto.

O Contrato prevê, na subcláusula 19.9.2(iii), o processamento em Revisão Extraordinária das repercussões financeiras decorrentes de atraso na abertura de praças de pedágio quando o fato que lhe der causa configurar risco alocado ao Poder Concedente, sem prejuízo da possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro parcial, nos termos da subcláusula 19.9.4.

Essa previsão, entretanto, não estabelece autorização automática para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio em desconformidade com os requisitos previstos na subcláusula 19.1.1, os quais são cumulativos, nem afasta a vedação ao fracionamento das obrigações estabelecida na subcláusula 19.1.2.1.

24. CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 19.5.1, 19.5.2 E 22.2.3(I), (III) E (VI); RCR3: ARTIGOS 63-H E 81-A — SUBSTITUIÇÃO DAS PRAÇAS DE PEDÁGIO E SISTEMA DE LIVRE PASSAGEM

Entendemos que, na substituição das praças por iniciativa da Concessionária e na implantação plena do Sistema de Livre Passagem por acordo entre as partes, a repartição dos riscos de evasão, inadimplência e fraude observará a regulamentação aplicável, conforme formalizado no respectivo termo aditivo. Por outro lado, quando a implantação decorrer de determinação do Poder Concedente, entendemos que os impactos positivos e negativos sobre a Receita Tarifária, incluindo o comprovado aumento de evasão, permanecerão alocados ao Poder Concedente, nos termos da subcláusula 22.2.3(iii), e serão neutralizados conforme o item (vi), preservada essa alocação na aplicação dos mecanismos regulamentares de compensação. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Nas hipóteses de substituição do sistema de arrecadação por iniciativa da Concessionária, nos termos da subcláusula 19.5.1, ou de implantação plena do Sistema de Livre Passagem mediante solicitação da Concessionária ou acordo entre as partes, a repartição dos riscos deverá observar a regulamentação aplicável e as disposições do respectivo termo aditivo, sem prejuízo da matriz de riscos estabelecida no Contrato. Por outro lado, quando a implantação decorrer de determinação do Poder Concedente, os impactos positivos e negativos sobre a Receita Tarifária, inclusive o aumento comprovado da evasão, constituem riscos alocados ao Poder Concedente, nos termos da subcláusula 22.2.3(iii), devendo seus efeitos ser neutralizados por Fluxo de Caixa Marginal, conforme previsto no item (vi) da mesma subcláusula. A aplicação, portanto, desses mecanismos deverá observar o enquadramento concreto da hipótese de implantação, a regulamentação aplicável e os critérios de apuração pertinentes. A alocação do risco ao Poder Concedente não afasta a necessidade de comprovação dos impactos e de sua quantificação, nem autoriza presumir que todo e qualquer efeito relacionado à evasão, inadimplência ou fraude esteja automaticamente abrangido.

25. CONTRATO: SUBCLÁUSULAS 19.3.9(III), 19.3.10 A 19.3.13 E 22.2.3(VII) — SUBCLÁUSULA 19.3.9(III)

Entendemos que a aplicação da vedação prevista na subcláusula 19.3.9(iii) exige demonstração do nexo causal entre a conduta imputável à Concessionária e o efetivo adiamento da obra que ensejaria a Reclassificação Tarifária. Entendemos, ainda, que essa avaliação deverá ser individualizada por obra ou Trecho Homogêneo, inclusive nas hipóteses de causas concorrentes, mediante identificação da contribuição de cada causa para o atraso da entrega correspondente. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. A aplicação da vedação prevista na subcláusula 19.3.9(iii) pressupõe a verificação de que o atraso na execução da obra que ensejaria a Reclassificação Tarifária decorreu, total ou parcialmente, de fato imputável à Concessionária, devendo ser demonstrada a relação entre a conduta identificada e o atraso verificado.

Entretanto, o Contrato não estabelece expressamente uma metodologia de individualização obrigatória por obra ou Trecho Homogêneo, tampouco prevê o rateio proporcional automático da receita frustrada conforme a contribuição de cada causa.

Assim, a análise deverá observar as disposições contratuais aplicáveis e os elementos de prova disponíveis, a fim de verificar o enquadramento da situação na hipótese prevista na subcláusula 19.3.9(iii), sem presumir que a existência de causas concorrentes assegure, por si só, a recuperação proporcional da receita tarifária não auferida, porquanto a referida vedação não distingue os efeitos decorridos da conduta total ou parcialmente atribuída à concessionária.

26. CONTRATO: SUBCLÁUSULA 19.1.7; ANEXO 14: ITENS 2.2.3, 2.3.3 E 2.3.4. — SUBCLÁUSULA 19.1.7; ANTECIPAÇÃO DO INÍCIO DA COBRANÇA DA TARIFA DE PEDÁGIO

A subcláusula 19.1.7 permite a antecipação do início da cobrança da Tarifa de Pedágio, desde que cumpridas as exigências contratuais necessárias, estabelecendo expressamente que a Concessionária ficará com os ganhos decorrentes da antecipação do recebimento dessas receitas. Ou seja, entendemos que se trata de incentivo regulatório-contratual expresso, estruturado em lógica de contrapartida: a Concessionária antecipa os investimentos e a mobilização necessários à comprovação dos requisitos previstos na subcláusula 19.1.1 e, em compensação, pode iniciar a cobrança antes do marco contratual originalmente previsto, mantendo para si a arrecadação do período antecipado. O ganho correspondente, portanto, não constitui benefício financeiro autônomo, mas benefício econômico expressamente assegurado à Concessionária como contrapartida à antecipação dos serviços e dos benefícios aos usuários.

Nesse sentido, entendemos que os ganhos decorrentes das receitas auferidas antes do início do segundo Ano de Concessão não estarão sujeitos a compartilhamento em favor do Poder Concedente por meio do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, cuja aplicação se inicia naquele ano, contado da Data da Assunção, conforme o item 2.2.3 do Anexo 14. Pela mesma razão, o tráfego correspondente ao período antecipado não deverá integrar as apurações acumuladas posteriores do mecanismo, preservando-se o incentivo expressamente assegurado pela subcláusula 19.1.7. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

A subcláusula 19.1.7 estabelece expressamente que, cumpridas as exigências contratuais, a cobrança da Tarifa de Pedágio poderá ser autorizada anteriormente ao prazo estabelecido no PER, ficando a Concessionária com os ganhos decorrentes da antecipação do recebimento das receitas tarifárias. Entretanto, essa disposição não estabelece expressamente a exclusão do tráfego correspondente ao período de antecipação das apurações acumuladas do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda.

Além disso, o item 2.5.4 do Anexo 14 estabelece expressamente que as antecipações da cobrança da Tarifa de Pedágio não serão consideradas no Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, para nenhum efeito.

Dessa forma, as receitas auferidas no período de antecipação permanecem integralmente com a Concessionária, e o tráfego correspondente não deverá integrar as apurações do VEQ de Referência ou do VEQ Realizado Acumulado, inclusive nos cálculos acumulados dos anos subsequentes. Trata-se de regra específica que preserva o incentivo contratual previsto na subcláusula 19.1.7.

27. ANEXO 5 DO EDITAL — ANEXO 5 DO EDITAL; SOCIEDADES EMPRESÁRIAS NÃO OPERACIONAIS

Para sociedades empresárias não operacionais constituídas como holdings para participar de projetos rodoviários como acionistas de SPEs, é admissível comprovar o patrimônio líquido mínimo por meio da documentação de seus acionistas, mesmo que a holding não tenha sido constituída exclusivamente para este certame. O entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), no item 2 do Protocolo nº 50500.019225/2026-14. A ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto. A comprovação do patrimônio líquido mínimo do item 7 do Anexo 5, por meio da documentação dos acionistas da Proponente, embora não expressamente prevista no Edital, pode ser admitida para sociedade empresária constituída para participar de projetos rodoviários como acionista de sociedades de propósito específico, desde que atendidas as demais exigências do Anexo 5."

RESPOSTA:

Sim, acompanhada de compromisso de investimento destinado a assegurar os recursos necessários ao cumprimento das obrigações assumidas pela Proponente e desde que atendidas as demais exigências do Anexo 5.

28. CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.1.1, 19.1.2, 19.1.4 E 19.1.5. — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.1.1, 19.1.2, 19.1.4 E 19.1.5.

Entendemos que a Concessionária poderá apresentar, antes do início do 5º mês de Concessão, a solicitação para atestação dos Parâmetros de Desempenho e o pleito de abertura dos Pedágios Eletrônicos, de modo a viabilizar o início da cobrança a partir do 5º mês, observado o prazo de 10 dias previsto na subcláusula 19.1.5. Entendemos, ainda, que o prazo de até 1 mês para o ateste previsto na subcláusula 19.1.2 e o prazo de até 30 dias para expedição do Termo de Vistoria e do ato autorizativo previsto na subcláusula 19.1.4 poderão transcorrer concomitantemente. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

A Concessionária poderá apresentar tempestivamente as solicitações e os documentos necessários à verificação do cumprimento dos requisitos contratuais, com vistas a viabilizar o início da cobrança dos Pedágios Eletrônicos a partir do quinto mês de Concessão, desde que atendidas integralmente as condições previstas na subcláusula 19.1.1.

Os prazos previstos nas subcláusulas 19.1.2 e 19.1.3, referentes, respectivamente, à atestação da conclusão das metas dos Trabalhos Iniciais e à emissão do Termo de Vistoria das praças de pedágio, poderão transcorrer concomitantemente, uma vez que não há previsão contratual expressa de que sejam sucessivos.

A expedição do ato autorizativo, contudo, deverá observar a subcláusula 19.1.5, que prevê prazo de até 10 (dez) dias após o atendimento dos requisitos contratuais. Assim, a possibilidade de início da cobrança a partir do quinto mês dependerá da apresentação tempestiva dos elementos necessários, do cumprimento integral das exigências contratuais e da conclusão dos procedimentos de análise e autorização pela ANTT, não constituindo garantia de início da cobrança nessa data.

29. CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, ITEM (LIX), E 19.6.1. — CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 1.1.1, ITEM (LIX), E 19.6.1.

Considerando que a definição de IRT estabelece que o IPCAi corresponde ao número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste e que a subcláusula 19.6.1 determina a aplicação do IRT no primeiro cálculo da Tarifa de Pedágio para fins de início da cobrança, entendemos que, nesse primeiro cálculo, deverá ser utilizado o IPCA referente a dois meses antes do mês de início da cobrança. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. O IPCAi corresponde ao número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio, Disposições Iniciais 1.1.1 lix do Contrato Edital de Concessão nº 2-2026.

30. EDITAL, ITENS 9.3.1 A 9.3.4. — EDITAL, ITENS 9.3.1 A 9.3.4.

Considerando que o item 9.3.3 admite a redução do capital social a ser subscrito e integralizado em razão de captação líquida de capital de terceiros destinada ao Aporte de Recursos Vinculados, favor confirmar se, para fins dessa redução, é suficiente que a SPE tenha celebrado, antes da assinatura do Contrato, instrumento vinculante de financiamento, emissão de debêntures ou operação equivalente com terceiro não relacionado, ou se será necessário que os respectivos recursos tenham sido efetivamente desembolsados e transferidos à Concessionária até essa data.

Favor confirmar, ainda, se operação de empréstimo-ponte poderá ser considerada para essa finalidade, desde que posteriormente refinanciada por dívida com prazo superior a 2 anos.

RESPOSTA:

É necessário que os recursos tenham sido efetivamente transferidos à SPE antes da assinatura do Contrato, não bastando a celebração do respectivo instrumento, nos termos do item 9.3.3, (a), (i), do Edital. O empréstimo-ponte somente poderá ser considerado se o próprio instrumento tiver prazo superior a 2 (dois) anos, sendo irrelevante, para esse fim, eventual refinanciamento posterior à assinatura do Contrato.

31. CONTRATO: CLÁUSULA 5.1.3 — CONDICIONANTES AMBIENTAIS JÁ EXISTENTES; CONTRATO: CLÁUSULAS 5.1.3 E 5.7.1

Nos termos da cláusula 5.1.3 da Minuta do Contrato, a futura Concessionária será responsável pelo cumprimento de todas as condicionantes ambientais já existentes, ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos responsáveis, inclusive referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos. Com isso, deverá arcar com a integralidade dos custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou pelo Poder Concedente. Nesse âmbito, entende-se que todos os custos a serem eventualmente desembolsados pela futura Concessionária, vinculados não somente ao cumprimento das condicionantes ambientais de terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, mas como também a transferência de obras em andamento, estão cobertos pelo montante previsto na Cláusula 5.7.1. Dessa forma, caso sejam necessários valores superiores ao previsto na cláusula 5.7.1, a futura Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos do item 5.7.1 e seguintes da Minuta do Contrato. O entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Conforme a subcláusula 5.7.2, a Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 5.1.3, sendo realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro do valor correspondente a 80% (oitenta por cento) da variação dos valores efetivamente aplicados em relação ao montante previsto na subcláusula 5.7.1. Ainda, conforme subcláusula 5.7.1.2, custos referentes a despesas com assessoria jurídica, despesas cartoriais, taxas judiciais e honorários são de responsabilidade da Concessionária, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro.

32. EDITAL: 11.3 E CONTRATO: CLÁUSULA 22.3.2 — EDITAL: 11.3 E CONTRATO: CLÁUSULA 22.3.2; PROPOSTA ECONÔMICA

Entendemos que a proposta econômica deverá considerar PIS/COFINS e ISS nas regras tributárias atuais durante todo o prazo de concessão e que, quando da substituição desses tributos pela CBS e pelo IBS, as partes poderão apurar eventuais desequilíbrios resultantes da alteração à luz da cláusula 22.3.2 do Contrato e, confirmado o desequilíbrio, a Concessionária fará jus à recomposição econômico-financeira do Contrato em seu favor. O entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

A Proposta Econômica deverá observar as premissas tributárias expressamente estabelecidas no item 11.3 do Edital, inclusive a incidência da alíquota de 5% de ISSQN prevista no inciso II e a legislação vigente na data da proposta para fins dos riscos tributários e de encargos legais assumidos pelo Poder Concedente, conforme o inciso X.

Por sua vez, a subcláusula 22.3.2 do Contrato atribui ao Poder Concedente os riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, desde que comprovado seu impacto direto na Concessão, ressalvada a legislação referente ao imposto sobre a renda.

Dessa forma, os efeitos da substituição de PIS/COFINS e ISS por CBS e IBS poderão ser objeto de análise para fins de eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, observadas a legislação aplicável, a alocação contratual de riscos e a demonstração do impacto direto da alteração tributária na Concessão.

Não se pode, contudo, assegurar antecipadamente que a recomposição será devida em favor da Concessionária. A apuração deverá considerar os efeitos econômicos efetivos da mudança, inclusive eventuais reduções de custos ou créditos tributários aproveitáveis, de modo a identificar a existência, a extensão e o sentido de eventual desequilíbrio, sem presumir que a substituição dos tributos necessariamente produzirá impacto desfavorável à Concessionária.

33. CONTRATO: CLÁUSULA 22.3.1 (IV) — CONTRATO: CLÁUSULAS 22.3.1 (IV) E 22.3.2

A cláusula 22.3.1 (iv) do Contrato dispõe que modificações na legislação referente aos impostos sobre a renda não geram à Concessionária direito ao reequilíbrio econômico-financeiro. Entendemos que essa regra não alcança a CSLL e que, portanto, eventuais modificações no regime de referido tributo poderão ser objeto de recomposição contratual, nos termos da cláusula 22.3.2 do Contrato. O entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento não pode ser acolhido de forma automática. Embora a CSLL possua natureza jurídica de contribuição social, distinta da natureza de imposto atribuída ao IR, a definição do tratamento contratual de eventuais alterações em sua legislação exige interpretação sistemática das subcláusulas 22.3.1(iv) e 22.3.2.

Assim, a possibilidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão de alterações na legislação da CSLL deverá ser avaliada à luz da interpretação das disposições contratuais pertinentes e da demonstração do impacto direto da alteração na Concessão, não sendo possível concluir, exclusivamente com fundamento na natureza jurídica da CSLL, que tais alterações estejam necessariamente abrangidas pela alocação de riscos prevista na subcláusula 22.3.2.

34. PER VOLUME I, ITEM 3.1.1, TRABALHOS INICIAIS – PAVIMENTO; ANEXO 5 DO CONTRATO, TABELA I, ITEM 3; EDITAL, ITENS 2.5 E 2.5.1 — TRABALHOS INICIAIS – PAVIMENTO; DESNÍVEL ENTRE A FAIXA DE TRÁFEGO E OS ACOSTAMENTOS

Entendemos que o PER estabelece tolerância máxima de 5 cm de desnível entre a faixa de tráfego e os acostamentos e exige, já nos Trabalhos Iniciais, a correção dos degraus superiores a esse limite. Entendemos, ainda, que os custos necessários ao cumprimento dessa obrigação devem estar contemplados na modelagem econômico-financeira da Concessão. Nosso entendimento está correto?

Considerando que, em vistoria de campo, foi identificado desnível superior a 10 cm em aproximadamente 65% da extensão do Sistema Rodoviário, solicita-se indicar a extensão considerada nos estudos para fins dessa intervenção e a correspondente rubrica do MEF em que foram previstos os custos necessários à correção dos desníveis. Caso tais investimentos não tenham sido contemplados no MEF, solicita-se esclarecer se haverá a correspondente revisão da modelagem econômico-financeira.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Os desníveis superiores a 5 cm entre a pista e o acostamento devem ser corrigidos até o término dos Trabalhos Iniciais. Contudo, nos termos das cláusulas 2.5.1 e 2.6 do Edital, os estudos e as modelagens disponibilizados possuem caráter referencial, cabendo aos licitantes avaliar as condições do Sistema Rodoviário e as premissas adotadas, inclusive quanto aos aspectos operacionais e de custos. Essa avaliação não afasta o cumprimento dos parâmetros mínimos de desempenho e das obrigações contratuais.

35. PER VOLUME I, ITEM 3.1.1; PER VOLUME II, CRONOGRAMA DAS INTERVENÇÕES; ANEXO 5 DO CONTRATO, TABELA II, ITEM 26; EDITAL, ITEM 2.5.1; MEF — IMPLANTAÇÃO DOS ACOSTAMENTOS

O PER prevê a implantação dos acostamentos faltantes concomitantemente à recuperação das pistas existentes, enquanto o MEF considera aproximadamente 646,9 km de acostamentos no âmbito das obras de melhoria e ampliação de capacidade, com execução entre os anos 3 e 7. Entendemos que, para fins de cumprimento das obrigações contratuais, deverão ser observados a extensão e o cronograma previstos no PER. Nosso entendimento está correto?

Solicita-se, ainda, esclarecer a extensão e a localização dos trechos em que deverão ser (i) implantados novos acostamentos e (ii) adequados ou recompostos acostamentos existentes, bem como os respectivos prazos de execução, inclusive esclarecendo como tais obrigações se compatibilizam com os 646,9 km e o cronograma considerados no MEF.

RESPOSTA:

O entendimento não está correto. O PER Volume I, item 3.2.8.1, “Características Geométricas da Rodovia”, estabelece os parâmetros mínimos para as pistas existentes, incluindo a largura mínima dos acostamentos. Além disso, o item 3.1.1, subitem 2, de Recuperação, prevê a implantação de acostamentos nos trechos faltantes, observados os parâmetros e as condições definidos no item 3.2.8.1. Conforme as cláusulas 2.5 e 2.6 do Edital, cabe às Proponentes avaliar as condições do Sistema Rodoviário e os dados da Concessão, sendo os estudos e as modelagens disponibilizados pela ANTT de caráter referencial e não vinculante. Portanto, os quantitativos estimados no MEF não substituem as obrigações estabelecidas no PER.

36. CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 4.2.3, 4.2.4, 8.1.6 E 8.7.1 A 8.7.3. — OBRA DE RECUPERAÇÃO DA BR-174/MT; SUBCLÁUSULA 4.2.3

Entendemos que a obra de recuperação da BR-174/MT atualmente licitada pelo DNIT, mas ainda sem contrato assinado, deverá ser contratada e executada pelo DNIT antes da Data da Assunção. Nosso entendimento está correto? Caso a obra permaneça em execução na Data da Assunção e o respectivo contrato tenha sido celebrado após a publicação do Edital, entendemos que não se aplica a regra da subcláusula 4.2.3, que alcança apenas contratos já vigentes na data

de publicação do Edital. Nosso entendimento está correto? Em caso positivo, favor esclarecer qual será o tratamento contratual aplicável à obra em andamento.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Não há previsão contratual que assegure a conclusão da intervenção pelo DNIT antes da Data da Assunção.

A subcláusula 4.2.3 aplica-se às obras cujos contratos estejam em vigor na data de publicação do Edital. O eventual não enquadramento nessa disposição não afasta a aplicação das demais regras contratuais, especialmente da subcláusula 4.2.4, nem implica direito automático à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Eventuais serviços remanescentes serão tratados conforme as condições verificadas na transferência do Sistema Rodoviário e as obrigações previstas no Contrato e no PER.

37. CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 35.4 A 35.7, 38.3.1 E 39.2.2. — HIPÓTESES DE EXTINÇÃO ANTECIPADA

Entendemos que, nas hipóteses de extinção antecipada em que seja devida indenização à Concessionária por fato atribuível ao Poder Concedente, exceto na hipótese de encampação, o Contrato não estabelece prazo nem forma específicos para o pagamento da indenização após a conclusão da apuração e do ajuste final. Nosso entendimento está correto? Em caso positivo, favor esclarecer em que prazo e de que forma a indenização será paga, inclusive se o pagamento será realizado à vista, em parcelas ou mediante títulos.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

A subcláusula 35.5(ii) do Contrato estabelece que, nas hipóteses de extinção antecipada da Concessão distintas da encampação, o pagamento da indenização deverá observar procedimentos a serem definidos pelo Poder Concedente, em conformidade com as disposições legais e regulamentares aplicáveis.

A subcláusula 35.5.1 determina que os valores da indenização sejam atualizados até a data do efetivo pagamento, enquanto a subcláusula 35.6 dispõe que a indisponibilidade orçamentária do Poder Concedente não afasta a incidência de correção monetária e juros moratórios.

Adicionalmente, nos termos das subcláusulas 35.7 e 33.12, após as compensações contratuais, eventual saldo existente nas Contas da Concessão poderá ser destinado, até o limite dos recursos disponíveis, ao pagamento de parte da indenização devida à Concessionária, mediante o procedimento de Ajuste Final de Resultados.

O Contrato não estabelece prazo específico nem forma de pagamento integral da indenização nas hipóteses de extinção antecipada distintas da encampação. Entretanto, prevê expressamente que o pagamento deverá observar procedimentos a serem definidos pelo Poder Concedente, em conformidade com as disposições legais e regulamentares aplicáveis.

38. ANEXO 15, ITENS 1.1(II), 2.3, 2.5, 2.5.3, 3.1 E 3.2. — MECANISMO DE COMPARTILHAMENTO DE RISCO DE PREÇO DE INSUMO

Entendemos que, caso a Concessionária ative o Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, por exemplo, no segundo ano da Concessão, a primeira compensação considerará a variação acumulada desde a data-base prevista no item 1.1(ii), inclusive quanto ao período anterior à ativação do mecanismo, observadas as demais condições previstas no Anexo 15. Nosso entendimento está correto? Entendemos, ainda, que o percentual mínimo de 90% das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previsto no item 2.5 será aferido anualmente, por ocasião da apuração da compensação prevista no item 3.1. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

O item 2.3 do Anexo 15 estabelece que a Concessionária deverá informar à ANTT seu interesse em ativar o Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo em até 24 (vinte e quatro) meses contados da Data de Assunção.

Adicionalmente, a fórmula prevista no item 3.2 considera os índices IRT e ICR acumulados desde a data-base do Contrato, não estabelecendo a data de ativação do mecanismo como marco inicial para o cálculo.

Assim, a partir da análise a ser realizada em concreto, verifica-se a possibilidade de se considerar a variação acumulada desde a data-base contratual, inclusive quanto ao período anterior à ativação do mecanismo, observada, contudo, a restrição estabelecida no item 2.5.3, segundo a qual não haverá aplicação retroativa em favor da Concessionária relativamente aos períodos em que o percentual de conclusão das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER tenha sido inferior a 90%, sem prejuízo das demais condições estabelecidas no Anexo 15.

Quanto ao segundo ponto, o percentual mínimo de 90% de conclusão das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER constitui condição para a aplicação do mecanismo em favor da Concessionária, devendo ser aferido por ocasião de cada apuração anual da compensação, nos termos dos itens 2.5, 2.5.3 e 3.1 do Anexo 15.

Ressalta-se que, conforme o item 2.5.2, caso a compensação seja devida em favor do Poder Concedente, sua aplicação independerá da condição de execução das obras e serviços.

39. EDITAL, ITENS 11.3, IX E X; CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 22.3.2 E 22.5.2(III).

Entendemos que alterações na legislação trabalhista posteriores à Data para Recebimento dos Envelopes, como eventual redução da jornada de trabalho, que aumentem comprovadamente os custos da Concessão não integram os riscos assumidos pela Concessionária e poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento não está correto, uma vez que não é possível afirmar genericamente que toda alteração superveniente da legislação trabalhista ensejará reequilíbrio, devendo o enquadramento e seus efeitos ser avaliados concretamente, nos termos do Edital, do contrato e das normas aplicáveis.

40. CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.5.2(I) A (III), 23.6.1 E 23.7.1. — SISTEMA DE LIVRE PASSAGEM

Entendemos que a implantação plena do Sistema de Livre Passagem, por representar a inclusão no Contrato de nova estrutura de arrecadação, nos termos da subcláusula 19.5.2, constitui inclusão de escopo para fins da subcláusula 23.6.1, de modo que os investimentos e custos necessários à sua implantação serão considerados na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal, inclusive quando a implantação decorrer de solicitação da Concessionária. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

Nos termos da subcláusula 19.5.2, a implantação plena do Sistema de Livre Passagem poderá ocorrer por determinação da ANTT ou mediante solicitação da Concessionária, observada a regulamentação aplicável, e deverá ser formalizada por meio de termo aditivo ao Contrato.

A subcláusula 23.6.1 estabelece que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente da inclusão de obras e serviços no escopo contratual será realizada por meio de Fluxo de Caixa Marginal, de modo que seja nulo o valor presente líquido do fluxo projetado em razão do evento que ensejou a recomposição. Adicionalmente, a subcláusula 23.7.1 contempla a hipótese de novos investimentos ou serviços não previstos no Contrato, solicitados pela ANTT ou pela Concessionária.

Ressalta-se, contudo, que a previsão contratual de implantação do sistema não implica, por si só, o reconhecimento automático de todos os investimentos e custos incorridos. A elegibilidade dos dispêndios e sua consideração na recomposição deverão ser avaliadas conforme o escopo efetivamente aprovado, as obrigações contratuais aplicáveis e os procedimentos regulatórios pertinentes, independentemente de a iniciativa decorrer de determinação da ANTT ou de solicitação da Concessionária.

41. ESTUDOS DE VIABILIDADE – ESTUDO DE TRÁFEGO, VOLUME 2; PER – VOLUME II; CONTRATO, SUBCLÁUSULAS 19.5.1, 19.5.2, 22.2.3, 22.4.1 E 22.5.1

Os estudos indicam que a praça de pedágio P7, localizada em Vilhena, está sujeita à fuga de tráfego por vias urbanas e rurais paralelas à rodovia. Além disso, em razão de sua proximidade com o perímetro urbano, poderá estar sujeita a manifestações contrárias à cobrança de pedágio.

Diante disso, solicita-se esclarecer: (i) se a Concessionária poderá propor à ANTT medidas adicionais para mitigação da evasão na P7, inclusive soluções físicas ou eletrônicas de controle nos acessos e rotas alternativas inseridos no Sistema Rodoviário, observado que eventual inclusão ou alteração de ponto de cobrança dependerá de prévia aprovação da ANTT e da correspondente formalização contratual; e (ii) qual será o tratamento contratual aplicável caso a operação ou a cobrança na P7 seja impedida ou, de qualquer forma, restringida em decorrência de manifestações populares, vandalismo, depredação ou determinação de autoridade administrativa ou judicial, inclusive quanto aos custos de recomposição dos ativos e à eventual perda de Receita Tarifária.

RESPOSTA:

(i) A Concessionária poderá submeter à ANTT propostas de medidas destinadas a mitigar a evasão de tráfego na praça de pedágio P7, inclusive soluções físicas ou eletrônicas de controle, desde que compatíveis com o Contrato, com o PER e com a legislação aplicável, sujeitas a prévia avaliação e aprovação da ANTT.

Ressalta-se que a possibilidade de apresentação de propostas não implica garantia de aprovação das medidas nem transferência automática à Administração dos custos associados à sua implementação. A alocação dos riscos e os eventuais efeitos econômico-financeiros deverão observar as disposições contratuais aplicáveis.

(ii) O tratamento contratual dependerá da natureza, das causas e dos efeitos do evento que venha a impedir ou restringir a operação da praça P7 ou a cobrança da Tarifa de Pedágio.

Nos termos da subcláusula 22.2.3(i), o risco de perda de Receita Tarifária decorrente de evasão de pedágio ou de recusa dos usuários em efetuar o pagamento é alocado exclusivamente à Concessionária, ressalvadas as exceções previstas no próprio Contrato.

Por sua vez, a subcláusula 22.2.3(iv) atribui ao Poder Concedente os efeitos sobre a Receita Tarifária decorrentes de decisões arbitrais, judiciais ou administrativas que impeçam ou impossibilitem, total ou parcialmente, a cobrança da tarifa, exceto quando a Concessionária tiver dado causa à decisão. A subcláusula 22.2.3(v) também trata dos efeitos extraordinários na Receita Tarifária decorrentes de fato do príncipe ou fato da administração.

Assim, a avaliação de eventual pleito deverá distinguir a perda de receita decorrente de evasão, o impedimento de cobrança resultante de decisão de autoridade e os custos de reparação de ativos, aplicando-se a cada hipótese a respectiva regra de alocação de riscos.

42. EDITAL, SUBITENS 10.1.4 E 10.1.6.

Entendemos que, caso a Proponente seja constituída sob a forma de Consórcio, todas as declarações exigidas pelo Edital que devam ser prestadas pela Proponente poderão ser assinadas pelos Representantes Credenciados, em nome do Consórcio, dispensando-se a apresentação de declarações individualizadas firmadas pelas próprias consorciadas/licitantes e/ou pelos administradores e gestores em caso de fundo de investimento. Nosso entendimento está correto?

A questão foi examinada na Rota dos Sertões (Edital nº 1/2026), item 39 do Protocolo nº 50500.025337/2026-12, em que a ANTT respondeu: "Sim, o entendimento está correto.".

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. Nos termos dos itens 10.1.2 e 10.1.4 do Edital, os Representantes Credenciados, devidamente constituídos e com poderes suficientes, poderão assinar, em nome da Proponente, as declarações e os documentos exigidos para participação no certame.

Essa previsão, contudo, não dispensa automaticamente a apresentação de declarações individualizadas pelas consorciadas ou, no caso de fundo de investimento, por seu administrador ou gestor, quando o Edital exigir expressamente que tais declarações sejam prestadas por esses agentes.

Assim, a necessidade de apresentação de declarações individualizadas deverá ser verificada à luz de cada exigência editalícia, considerando-se o sujeito a quem se atribui a obrigação declaratória e a finalidade do documento, sem prejuízo da representação da Proponente pelos Representantes Credenciados nos atos para os quais estejam devidamente habilitados.

43. EDITAL: SUBITENS 10.1.4 E 10.1.6; ANEXO 5, TABELA VI (ITEM G) E ITEM 12.

Entendemos que, para a participação de proponente sob o formato de consórcio, quando uma das consorciadas for fundo de investimento, as declarações exigidas pelo Edital para cada consorciada, inclusive aquelas previstas no item na Tabela VI do Anexo 5 do Edital, poderão ser apresentadas em nome do próprio fundo e firmadas pelos Representantes Credenciados da Proponente, não sendo necessária sua apresentação em nome do administrador ou do gestor, salvo quando o Edital expressamente estabelecer exigência diversa. Nesse sentido, notem que o item "G" da Tabela VI do Anexo 5 não requer providência específica para fundos de investimento. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto.

Nos termos do item 10.1.4 do Edital, os Representantes Credenciados deverão firmar as declarações e os documentos nele previstos, observados os poderes de representação conferidos à Proponente. No caso de consórcio, deverão ser igualmente observadas as disposições do item 10.1.2(b), relativas à representação do Consórcio e aos poderes outorgados pelos consorciados.

Quanto à documentação de regularidade fiscal, social e trabalhista, a Tabela VI do Anexo 5 estabelece expressamente, nos itens A a F, que determinados documentos relativos a fundos de investimento devem ser apresentados em nome do administrador.

PROTOCOLO: 50505.159414/2026-89

Recebido em 07 de outubro de 2026 - 18:54:00

1. MINUTA DO CONTRATO: 11.6.2 — ITEM 11.6.2 - MINUTA DE CONTRATO

A minuta contratual estabelece, em seu item 11.6.2, que a Garantia de Execução do Contrato poderá ser utilizada caso a Concessionária não efetue, nos prazos devidos, o pagamento de indenização pelos danos causados aos usuários do Sistema Rodoviário, em razão da não realização das obrigações de investimentos previstas no PER ou das intervenções necessárias ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho e demais parâmetros contratuais.

O Seguro Garantia Executante Concessionário tem por objeto garantir os prejuízos decorrentes do inadimplemento das obrigações contratuais assumidas pelo Tomador, observados os riscos e limites expressamente previstos na apólice, incluindo, conforme o produto contratado, sobrecustos/prejuízos decorrentes do descumprimento contratual, multas e penalidades, custos relacionados à não devolução de bens reversíveis e, mediante contratação de cobertura adicional, obrigações trabalhistas e previdenciárias.

Nesse sentido, considerando que o Contrato também prevê a contratação de seguro de Responsabilidade Civil, modalidade própria para a cobertura de danos causados a terceiros, solicita-se

esclarecer se a previsão constante do item 11.6.2 deverá ser interpretada no sentido de que:

a) eventual indenização devida diretamente aos usuários do Sistema Rodoviário em razão de danos causados pela Concessionária deverá ser suportada, prioritariamente, pelo seguro de Responsabilidade Civil contratado para essa finalidade; e

b) a Garantia de Execução somente poderá ser acionada para garantir os prejuízos efetivamente abrangidos pelo objeto e pelas condições da respectiva apólice de Seguro Garantia, não se confundindo com a cobertura de Responsabilidade Civil nem sendo utilizada para substituir o seguro destinado à indenização direta de danos causados aos usuários.

Por fim, solicita-se confirmar que a expressão "pagamento de indenização pelos danos causados aos usuários", constante do item 11.6.2, não tem por finalidade ampliar o objeto ou o escopo de cobertura do Seguro Garantia, devendo eventual acionamento da garantia observar estritamente os riscos, prejuízos, limites e demais condições estabelecidas na apólice.

RESPOSTA:

Os entendimentos não estão corretos.

A subcláusula 11.6.2 autoriza o uso da Garantia de Execução quando a Concessionária deixa de pagar, no prazo devido, indenização por danos aos usuários decorrentes das situações contratuais nela descritas. Já a subcláusula 43.1.2 exige seguro de responsabilidade civil para danos materiais, pessoais e morais relacionados às atividades da Concessão. São instrumentos com funções distintas, e o Contrato não estabelece expressamente uma regra de acionamento prioritário do seguro de responsabilidade civil antes da Garantia de Execução.

Além disso, o Anexo 4 prevê que o Seguro-Garantia deve garantir o cumprimento das obrigações da Concessionária perante o Poder Concedente, inclusive em situações de descumprimento contratual. Portanto, não é possível afirmar, de forma categórica, que a cláusula 11.6.2 jamais poderá produzir efeitos sobre a garantia contratual em razão de a obrigação ter origem em danos aos usuários. A execução deverá observar o Contrato, a regulamentação aplicável e os termos da garantia efetivamente apresentada.

2. MINUTA DE CONTRATO - ITEM 11.6.5 — GARANTIA DE EXECUÇÃO; MINUTA DE CONTRATO - ITEM 11.6.5

A minuta do Contrato estabelece, em seu item 11.6.5, que a Garantia de Execução poderá ser utilizada caso a Concessionária não efetue, nos prazos devidos, "o pagamento de quaisquer indenizações ou outras obrigações pecuniárias de responsabilidade da Concessionária relacionadas à Concessão".

O Seguro Garantia Executante Concessionário possui escopo de cobertura próprio, destinado a garantir os prejuízos decorrentes do inadimplemento das obrigações contratuais do Tomador, observados os riscos, limites e condições estabelecidos na respectiva apólice, incluindo, conforme o produto contratado, sobrecustos/prejuízos decorrentes do descumprimento contratual, multas e penalidades, custos relacionados à não devolução de bens reversíveis e, mediante contratação de cobertura adicional, obrigações trabalhistas e previdenciárias.

Diante do exposto, solicita-se esclarecer se é correto o entendimento de que a previsão constante do item 11.6.5 não implica ampliação do escopo de cobertura do Seguro Garantia, de modo que eventual indenização ou obrigação pecuniária de responsabilidade da Concessionária somente estará abrangida pela Garantia de Execução quando constituir prejuízo enquadrável nas coberturas contratadas e estiver de acordo com os conceitos, riscos, limites e demais condições previstas na respectiva apólice.

Em outras palavras, solicita-se confirmar que a expressão "quaisquer indenizações ou outras obrigações pecuniárias" não deverá ser interpretada como obrigação de o Seguro Garantia garantir, de forma genérica, toda e qualquer obrigação pecuniária assumida ou atribuída à Concessionária no âmbito da Concessão.

RESPOSTA:

O entendimento está parcialmente correto. A indenização pela seguradora observará as condições e os limites da apólice, conforme os arts. 40 e 41, § 3º, do RCR 3 e os arts. 3º a 5º da Circular Susep nº 662/2022. Contudo, a apólice deverá contemplar as coberturas exigidas pela Cláusula 11 e pelo Anexo 4 do Contrato, inclusive quanto às obrigações abrangidas pela subcláusula 11.6.5. A ausência de determinada cobertura na apólice não afasta a obrigação da Concessionária de apresentar garantia que atenda às exigências contratuais.

PROTOCOLO: 50505.159656/2026-72

Recebido em 07 de outubro de 2026 - 10:06:00

1. PREÂMBULO; ITEM 2.2; ANEXOS 11, 14 E 15 DA MINUTA; CL. 19.5 DA MINUTA — DOCUMENTOS SUBMETIDOS À AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 12/2021; RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.020/2023

A audiência pública referida no Preâmbulo ocorreu entre 27/12/2021 e 25/02/2022, sob a Resolução ANTT nº 5.624/2017, hoje revogada pela Resolução ANTT nº 6.020/2023. Os documentos que embasam o Edital são posteriores (Relatório Consolidado v8.0 e Tomo IV v9.0 de 27/07/2026; Cadastro v12 de 15/07/2026; data-base tarifária jan/2025; Mecanismos de Proteção Cambial, Compartilhamento de Demanda e Preço de Insumo; Sistema de Livre Passagem; ajustes decorrentes do TC 013.045/2025-3). Quais versões dos estudos, da minuta de contrato e do PER foram efetivamente submetidas à audiência pública de 2021/2022? A ANTT considera que as alterações posteriores não são substanciais para os fins do art. 9º da Lei nº 13.848/2019 e da Resolução ANTT nº 6.020/2023? Em caso afirmativo, qual o fundamento e onde consta a motivação?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0001 do protocolo 50500.059829/2026-01

2. ITEM 2.5.1; TOMO IIB (ITEM 1.1 E ITEM 2); VOL. 2 TOMO I (P. 125 E 331); TOMO IIA (TABELA 9-2) — ESTUDO DE DEMANDA - TOMO IIB

O estudo de demanda tem ano-base 2019, contagens de campo realizadas entre 13/10 e 27/11/2020 (com pesquisas OD reduzidas de sete para três dias), projeções macroeconômicas do Boletim Focus de 21/06/2021 e premissa de assunção da concessão em 2023 e início de cobrança em 2024. O controle de versão do Tomo IIb registra que a versão 2.0, de 27/07/2026, é ajuste de formatação sem alteração de informações. Houve recalibração do tráfego para a assunção prevista em 2027? Em qual documento? Se não houve, quais séries de tráfego e de crescimento embasaram a Tarifa Básica de Pedágio de R$ 0,15772/km do item 1.3?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0002 do protocolo 50500.059829/2026-01

3. ITEM 1.5; ITEM 11.3, II; TOMO IV (ITENS 3.1 E 3.3.3); RELATÓRIO CONSOLIDADO (TABELAS 6-1 E 6-2) — ORÇAMENTO DAS OBRAS; CAPEX; OPEX; TBP DO ITEM 1.3

O orçamento das obras utiliza SICRO de janeiro de 2023 e ISSQN referencial de 3%, ao passo que o Edital fixa a data-base em janeiro de 2025 e impõe ISSQN de 5% em todos os municípios. Como foi feita a conversão do CAPEX (R$ 6.132.681 mil) e do OPEX (R$ 4.294.670 mil) para a data-base de janeiro de 2025? A TBP do item 1.3 já reflete a alíquota de 5% de ISSQN e a data-base de janeiro de 2025?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0003 do protocolo 50500.059829/2026-01

4. PER VOLUME II (TABELAS 57 E 58); PER VOLUME I (ITEM 3.2.7); PLANILHA RESUMO_ANTT CN.3 (ABA GERAL, ITEM 28); INFORMAÇÕES ADICIONAIS PER (ABA 3) — PER; GATILHOS VOLUMÉTRICOS POR TRECHO HOMOGÊNEO

O PER fixa gatilhos volumétricos por trecho homogêneo, mas a planilha-resumo da ANTT registra que os gatilhos não foram considerados no estudo e o documento de informações adicionais afirma que não estão previstas ampliações associadas a gatilhos. Após a apreciação do TC 013.045/2025-3, noticiou-se a conversão de aproximadamente 154 km de faixas adicionais em obras condicionadas a gatilho. Solicita-se a relação definitiva, por trecho homogêneo e quilometragem, das faixas adicionais e duplicações obrigatórias com prazo e das obras condicionadas a gatilho, bem como a confirmação de que a TBP do Edital foi recalculada após essa conversão. Os 33,9 km de faixas adicionais cuja reincorporação como obra obrigatória foi recomendada pelo TCU foram reincorporados? Em quais trechos?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0004 do protocolo 50500.059829/2026-01

5. PREÂMBULO; MINUTA CL. 19.3.4 E CL. 19.5; ANEXO 14 — DETERMINAÇÃO E RECOMENDAÇÃO AO EDITAL, À MINUTA E AO PER

Solicita-se a indicação, item a item, de como cada determinação e recomendação do acórdão proferido em 19/08/2026 no TC 013.045/2025-3 foi incorporada ao Edital, à Minuta e ao PER, em especial quanto (i) à reclassificação tarifária mediante conclusão de 90% das obras (cl. 19.3.4), (ii) aos prazos, percentuais de risco e disciplina de dados do Sistema de Livre Passagem (cl. 19.5) e (iii) ao cenário de demanda ferroviária. Caso alguma recomendação não tenha sido acolhida, qual a motivação?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0005 do protocolo 50500.059829/2026-01

6. TOMO IIA (ITEM 8.2.2); TOMO IIB (ITEM 2); ANEXO 14 (TABELA 1) — ESTUDA DA DEMANDA; TBP E VEQ DO ANEXO 14

O estudo de demanda descreve cenários ferroviários (Ferrogrão, FICO até Vilhena e expansão da Rumo) com inflexões de receita nos anos 8 a 11, 18 a 21 e nos três anos finais. Qual cenário ferroviário foi adotado na curva de receita que embasa a TBP e nos VEQ de referência do Anexo 14? Em que ano civil cada projeto ferroviário foi assumido como operante?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0006 do protocolo 50500.059829/2026-01

7. ANEXO 14 (TABELA 1); ANEXO 13; RELATÓRIO CONSOLIDADO (TABELAS 6-3 E 6-4); PLANILHA RESUMO_ANTT CN.3 (ABAS GERAL E 22); TOMO IV — VEQ DE REFERÊNCIA DO ANEXO 14

Os VEQ de referência do Anexo 14 (2027 a 2059) não têm memória de cálculo disponibilizada, e os documentos divergem entre si: a extensão de cobertura das praças é de 156,68 km no Relatório Consolidado (Tabela 6-4) e de 189,6/107,9/116,8/199,0 km na planilha da ANTT; o número de praças por rodovia difere entre o Tomo IV (duas na BR-070 e duas na BR-174), o PER e o Relatório (uma e três); a numeração das praças difere (P08 a P31 nos estudos; P01 a P07 na Minuta). Solicita-se a memória de cálculo dos VEQ de referência por praça e a indicação de qual documento prevalece quanto à localização, à cobertura e ao número de praças.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0007 do protocolo 50500.059829/2026-01

8. PER VOLUME I (P. 9); TOMO IV (ITENS 2.1 E 3.5); RELATÓRIO CONSOLIDADO (ITEM 7.2); MINUTA (FASE DE RECUPERAÇÃO) — PER VOLUME I E O TOMO IV (ITEM 2.1); TOMO IV (ITEM 3.5) E NO RELATÓRIO CONSOLIDADO (ITEM 7.2).

A Fase de Recuperação estende-se até o final do 8º ano de concessão segundo o PER Volume I e o Tomo IV (item 2.1), mas é descrita como do 2º ao 5º ano no Tomo IV (item 3.5) e no Relatório Consolidado (item 7.2). Qual é o prazo contratual da Fase de Recuperação e qual cronograma físico-financeiro embasou a TBP?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0008 do protocolo 50500.059829/2026-01

9. TOMO IV (TABELA 2-1); TOMO I CADASTRO (ITEM 4.5); INFORMAÇÕES ADICIONAIS PER (ABA 1) — TABELA 2-1 DO TOMO IV

A Tabela 2-1 do Tomo IV totaliza 375,8 km de pista simples para um sistema de 878,3 km em pista simples; a distribuição de IRI da BR-364 soma 103%; a extensão de terceiras faixas aparece como 162,87 km, 162,91 km e 163,37 km em documentos distintos. Solicita-se a confirmação dos quantitativos corretos e a indicação de qual versão embasou o orçamento.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0009 do protocolo 50500.059829/2026-01

10. MINUTA CL. 5.1.3 E 5.7; RELATÓRIO CONSOLIDADO (TABELA 8-1) — MINUTA CLÁUSULA 5.1.3 E 5.7 E RELATÓRIO CONSOLIDADO (TABELA 8-1)

A Minuta atribui à Concessionária as condicionantes ambientais, inclusive as referentes a terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, com compartilhamento acima de R$ 128.411.885,17, enquanto a Tabela 8-1 do Relatório Consolidado aloca essas condicionantes ao Poder Concedente por imprevisibilidade. Qual alocação prevalece? Se prevalece a da Minuta, o valor de R$ 128.411.885,17 foi dimensionado a partir de qual levantamento?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0010 do protocolo 50500.059829/2026-01

11. PER VOLUME I (PDS 7); MINUTA CL. 5.1.3; PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 60/2015 — PER VOLUME I (PDS 7);MINUTA CL. 5.1.3; PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 60/2015

O PER determina que a Concessionária identifique, até o 6º mês, os povos indígenas e comunidades quilombolas impactados. A ANTT, o DNIT ou a FUNAI já identificaram terras indígenas e comunidades tradicionais na área de influência do Sistema Rodoviário, em especial nos segmentos da BR-174 entre Comodoro e Cáceres e da BR-364 entre Comodoro e Sapezal? Existe Estudo de Componente Indígena ou manifestação da FUNAI para as obras do PER? Foi realizada consulta prévia às comunidades nos termos da Convenção nº 169 da OIT? Se não, o custo e o prazo desses procedimentos foram considerados na TBP e no cronograma de obras?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0011 do protocolo 50500.059829/2026-01

12. MINUTA CL. 4.2.3 E 4.2.4; RELATÓRIO CONSOLIDADO (TABELA 8-1); TOMO I CADASTRO (ITEM 4.16); INFORMAÇÕES ADICIONAIS PER (ABA 10) — MINUTA NA CLÁUSULA 4.2.3 E 4.2.4.

A Minuta prevê que obras do Poder Concedente com contratos vigentes na data de publicação do Edital serão assumidas pela Concessionária sem direito a recomposição, e o Relatório Consolidado afirma que esses contratos seriam disponibilizados. O cadastro de janeiro de 2021 registra que não havia obras em curso e o documento de 2025 diz que o item não se aplica. Solicita-se a relação de todos os contratos do DNIT vigentes em 04/09/2026 incidentes sobre o Sistema Rodoviário (objeto, extensão, valor, percentual executado, prazo), inclusive contratos de manutenção e CREMA, e a confirmação de que a lista é exaustiva para os fins da cl. 4.2.4.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0012 do protocolo 50500.059829/2026-01

13. ITEM 2.8; ANEXO 7 DA MINUTA (TRANSIÇÃO A) — ITEM 2.8; ANEXO 7 DA MINUTA (TRANSIÇÃO A)

O item 2.8 refere visitas técnicas junto ao DNIT ou à Concessionária atual, e o Anexo 7 disciplina a transição com a Operadora Anterior. Existe concessionária, permissionária ou operadora atual em algum trecho do Sistema Rodoviário? Se não, confirma-se tratar de erro material e que a transição se dará exclusivamente com o DNIT?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0013 do protocolo 50500.059829/2026-01

14. RELATÓRIO CONSOLIDADO (TABELA 8-1); TOMO IIA (ITEM 9.3.1 E TABELA 9-9); TOMO IIB (ITEM 2); MINUTA CL. 22 — RELATÓRIO CONSOLIDADO (TABELA 8-1).

O Relatório Consolidado classifica como risco do Poder Concedente as novas rotas concorrentes não previstas no planejamento oficial, mas a Minuta não contém cláusula correspondente. Como esse risco será tratado contratualmente? O estudo de demanda modela quatro concessões rodoviárias estaduais em Mato Grosso com tarifas de 2021 e reconhece concorrência relevante entre os eixos BR-174/070 e BR-364 e desvio pela MT-358 e MT-235. As tarifas e a configuração da rede concorrente foram atualizadas para 2026? Novas concessões estaduais ou obras de pavimentação estaduais posteriores a 2021 foram consideradas?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0014 do protocolo 50500.059829/2026-01

15. PLANILHA RESUMO_ANTT CN.3 (ABA GERAL, ITEM 31); RELATÓRIO CONSOLIDADO (ITEM 6.2); MINUTA CL. 5.7, 12.1.7, 12.3 E 27.6; PER VOLUME I (PDS 9) — PLANILHA-RESUMO (ABA GERAL, ITEM 31); RECURSOS VINCULADOS (CL. 12.1.7); MINUTA DE CONTRATO.

A planilha-resumo disponibilizada (aba Geral, item 31) indica "Verba para adaptação da infraestrutura para resiliência climática" de R$ 237.937.987,08, correspondente a 1%. O valor é idêntico ao da rubrica "Recursos vinculados" da tabela de custos do Relatório Consolidado. A minuta de Contrato, por sua vez, não prevê verba específica de resiliência climática. Ela apenas inclui a infraestrutura resiliente entre as finalidades dos Recursos Vinculados (cl. 12.1.7) e determina que as ações do Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental aprovadas pela ANTT sejam executadas com Recursos Vinculados depositados na Conta de Ajuste (cl. 27.6.2). Diante disso, solicita-se esclarecer:

(i) se existe verba de resiliência climática autônoma e, em caso positivo, em qual cláusula do Contrato ou anexo está prevista; (ii) se o valor de R$ 237.937.987,08 é montante reservado exclusivamente às ações de resiliência ou mera estimativa do fluxo de 1% da Receita Bruta destinado à Conta de Ajuste (cl. 12.3, ii), que também responde pelas demais finalidades da cl. 12.1 e pelo excedente das condicionantes ambientais (cl. 5.7);

(iii) havendo concorrência entre essas finalidades, qual a ordem de prioridade na utilização dos Recursos Vinculados e se há valor mínimo assegurado às medidas de adaptação climática;

(iv) qual a base técnica que fundamentou o percentual de 1%, considerando que os estudos não contêm mapeamento de vulnerabilidade climática do corredor e que a análise de risco foi diferida para o 12º mês da concessão.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0015 do protocolo 50500.059829/2026-01

16. ANEXO 15 (ITEM 2.5); PER VOLUME II (TABELAS 57 E 58) — ANEXO 15 (ITEM 2.5); PER VOLUME II (TABELAS 57 E 58); MECANISMO DE COMPARTILHAMENTO DE RISCO DE PREÇO DE INSUMO

O Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo só opera em favor da Concessionária após a conclusão de 90% das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias. Obras convertidas em condicionadas a gatilho volumétrico não atingido são consideradas concluídas ou excluídas da base de cálculo dos 90%? O mesmo critério vale para a redução da Garantia de Execução (Anexo 3/4, item 2.1) e para a Reclassificação Tarifária (cl. 19.3.4)?

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0016 do protocolo 50500.059829/2026-01

17. RELATÓRIO CONSOLIDADO (ITENS 6.4 E 6.5) — RELATÓRIO CONSOLIDADO (ITENS 6.4 E 6.5)

O Relatório Consolidado informa que o custo médio ponderado de capital real de 11,07% foi definido pelo Ministério dos Transportes e pela ANTT. Solicita-se a memória de cálculo (estrutura de capital, custo de capital próprio e de terceiros, prêmios de risco, data-base das séries) e a indicação de se a taxa foi atualizada para as condições de mercado de 2026.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0017 do protocolo 50500.059829/2026-01

18. ITEM 2.5.1; RELATÓRIO CONSOLIDADO (ITEM 6.3); TOMO IIB (FIGURA 2-4); ANEXO 14 (TABELA 1) — ANEXO 14 (TABELA 1); PNCT-DNIT

As séries do PNCT-DNIT nos segmentos do Sistema Rodoviário indicam crescimento aproximadamente linear do tráfego. A projeção que embasa a TBP e os VEQ de referência do Anexo 14 apresenta, ao contrário, crescimento progressivo. Solicita-se a série do PNCT-DNIT utilizada, por posto e por ano, e a justificativa técnica da divergência. Pede-se também a decomposição do crescimento projetado entre a evolução natural, associada ao PIB, e os desvios e captações de tráfego, com as elasticidades adotadas.

RESPOSTA:

Questão repetida, analisar ata de resposta. Questão duplicada ao item 0018 do protocolo 50500.059829/2026-01