

CONTRIBUIÇÕES E ESCLARECIMENTOS

CONSULTA PÚBLICA N.º 002/2022

São Paulo, 29 de dezembro de 2022.

À Secretaria de Estado de Transportes do Pará - SETRAN

Av. Almirante Barroso, N° 3639,  
Bairro Souza,  
CEP: 66613-907, Belém-Pará

**Ref.: Consulta Pública 02/2022 – Contribuições ao Edital e Anexos da Concessão dos trechos do Subsistema Rodoviário do Estado do Pará (SREPA) – Concorrência n.º [\*]**

Prezados Senhores,

**ARAP NISHI & UYEDA ADVOGADOS**, sociedade de advogados com sede na Rua Fidêncio Ramos, 213, 1º andar, Vila Olímpia, São Paulo, por seu(s) representante(s) legal(is) abaixo assinado(s), apresenta as seguintes **Contribuições e/ou Esclarecimentos** relativos à Consulta Pública n.º 02/2022, cujo Aviso de Abertura foi disponibilizado no Diário Oficial do Estado do Pará aos 30/11/2022.

Número da Contribuição	Dispositivo, Item ou conteúdo da Minuta	Contribuição/Esclarecimentos
1	<b>Item 3.1 do Edital.</b> "Caso qualquer interessado necessite de esclarecimentos complementares, deverá solicitá-los de forma eletrônica ao Poder Concedente, até 15 (quinze) dias antes da	Depreende-se dos Itens 3.1 e 4.1 do Edital que serão aceitos pedidos de esclarecimentos e impugnação ao Edital mediante envio de e-mail, através de endereço eletrônico a ser indicado. A

	<p>Data de Entrega das Propostas, para o seguinte endereço eletrônico <a href="mailto:concessaopa@setran.pa.gov.br">concessaopa@setran.pa.gov.br</a>, contendo arquivo, em formato “.doc” ou “.docx”, com as questões formuladas, conforme o modelo integrante do Anexo 2 do Edital.”</p> <p><b>Item 4.1 do Edital.</b> “Sob pena de decadência do direito, eventual impugnação ao Edital deverá ser encaminhada, de forma eletrônica, para o seguinte endereço eletrônico: <a href="mailto:concessaopa@setran.pa.gov.br">concessaopa@setran.pa.gov.br</a>, dirigida ao presidente da Comissão Especial de Licitação:”</p>	<p>fim de que não parem dúvidas a respeito da tempestividade, solicita-se seja apontado de forma expressa o horário limite para o recebimento dos pedidos de esclarecimentos e impugnação por meio de envio de e-mail.</p>
2	<p><b>Item 8.7 do Edital.</b> “A Licitante na forma de Consórcio que tenha pessoa jurídica estrangeira que não funcione no Brasil deverá observar as seguintes regras, sem prejuízo de outras existentes no restante do Edital {...}”</p>	<p>O item 8.7 dispõe sobre as regras para apresentação de documentos de participante licitante estrangeira em Consórcio. Entendemos que as mesmas regras devem ser obrigatoriamente observadas por Licitante estrangeira individual. Sugerimos adequar a redação do dispositivo para constar de forma expressa que a pessoa jurídica estrangeira deve observar as regras tanto na participação individual quanto em consórcio.</p>

3	<b>Cláusula 8.1.3 da Minuta do Contrato de Concessão.</b> “No que tange aos pontos de parada e de apoio dos motoristas profissionais, previstos na Lei Federal nº 13.103/2015, a Concessionária se obriga a implantá-los, nos termos do Anexo que trata do Programa de Exploração Rodoviário (PER), não sendo responsável por sua operação, guarda, manutenção e vigilância, cuja competência será do Poder Concedente.”	No caso de haver interesse da Concessionária em operar as áreas de parada e de apoio previstas na Cláusula 8.1.3 da Minuta do Contrato, entendemos que a execução desta atividade se enquadra na hipótese de Receitas Acessórias, nos termos da Cláusula 7. Nosso entendimento está correto?
4	<b>Cláusula 9.1.5 (ii) da Minuta do Contrato de Concessão.</b> “O Poder Concedente poderá determinar o cumprimento das obrigações e condicionantes constantes das licenças e autorizações ambientais mesmo antes da transferência de titularidade à Concessionária.	A cláusula 9.1.5 (ii) da minuta do Contrato de Concessão prevê que o Poder Concedente poderá determinar o cumprimento das obrigações e condicionantes constantes das licenças e autorizações ambientais, mesmo antes da transferência de titularidade à Concessionária. No entanto, entende-se que as obrigações da Concessionária no tocante às licenças e autorizações ambientais devem incidir somente após a respectiva transferência de titularidade. Sugere-se alterar a redação a fim de confirmar este entendimento.

<p>5</p>	<p><b>Cláusula 12.1.6 (i) da Minuta do Contrato de Concessão.</b> “No caso de remoção ou realocação de Interferências de infraestruturas não integrantes do Subsistema Rodoviário do Estado do Pará que estejam irregulares na faixa de domínio ou quando o terceiro não tenha responsabilidade contratual pela sua remoção ou realocação, a Concessionária será compensada pelos custos decorrentes, após a sua conclusão, mediante reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.”</p>	<p>Tendo em vista o quanto disposto pela Cláusula 12.1.6 (i), sugere-se readequar a redação para fazer constar, de forma expressa, que, nesta hipótese, o reequilíbrio econômico-financeiro far-se-á mediante revisão extraordinária, de modo a garantir o efetivo equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</p>
<p>6</p>	<p><b>Cláusula 25.2.3 da Minuta do Contrato de Concessão.</b> “Terão trânsito livre no Subsistema Rodoviário do Estado do Pará concedido e ficam, portanto, isentos do pagamento de Tarifa de Pedágio, veículos oficiais utilizados pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, seus respectivos órgãos,</p>	<p>Entendemos que na hipótese de estabelecimento de outras isenções, não listadas na subcláusula 25.2.3 por ordem judicial ou determinação administrativa pelo Poder Concedente, a Concessionária terá direito à recomposição do econômico-financeiro do contrato, nos termos da cláusula 27.2.4. Sugere-se adequar a redação a fim de que conste expressamente o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro.</p>
<p>7</p>	<p><b>Cláusula 25.3.4 da Minuta do Contrato de Concessão.</b> “A Concessionária está ciente, e considerou na elaboração de sua proposta, que a perda de receita anual decorrente do DUF será de 2,18% da Receita Tarifária anual a que a Concessionária teria direito caso o DUF não fosse aplicado sobre a Tarifas de Pedágio, observado o disposto nas subcláusulas 25.3.7(i) e 25.3.7 (ii).”</p>	<p>Entende-se que os valores descritos na Cláusula 25.3.7 a serem depositados na Conta Vinculada poderão ser utilizados para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, desde que aprovados pelo Poder Concedente. O entendimento está correto?</p>

	<p><b>Cláusula 25.3.7 da Minuta do Contrato de Concessão.</b> “Mediante o recebimento dos relatórios e demonstrativos pertinentes, a ARCON-PA e o Poder Concedente deverão, no prazo de até 30 (trinta) dias, apurar as informações prestadas pela Concessionária. (i) Caso a diferença apurada na forma desta subcláusula seja positiva, o Poder Concedente, no prazo de 30 (trinta) dias, enviará ao Banco Depositário a Notificação de Compensação de Desconto de Usuário Frequente, determinando a transferência desse montante da Conta Vinculada à conta bancária indicada pela Concessionária na Revisão Ordinária imediatamente subsequente. (ii) Caso a diferença apurada na forma desta subcláusula seja negativa, essa diferença será depositada pela Concessionária na Conta Vinculada, a título de Recurso Vinculado, no prazo de 30 (trinta) dias contados da data em que for notificada pelo Poder Concedente”.</p>	
8	<p><b>Cláusula 25.4.7 da Minuta do Contrato de Concessão.</b> “O valor da Tarifa de Pedágio será autorizado mediante publicação de resolução específica da ARCON-PA no DOE.”</p>	<p>/tendo em vista que, a Tarifa de Pedágio será reajustada anualmente, considerando o reajuste pela aplicação da variação do IPCA/IBGE no período, e tendo como referência a data-base do primeiro reajuste da tarifa de pedágio, eventuais atrasos na publicação do reajuste tarifário deverá ser objeto de reequilíbrio contratual por meio de Revisão Extraordinária, considerando-se a TIR estabelecida no Plano de Negócios apresentado pela</p>

		Concessionária. Sugere-se seja alterada a redação do dispositivo, fazendo constar expressamente que eventuais atrasos serão objeto de reequilíbrio na forma aqui indicada.
9	<b>Cláusula 27.1.13 da Minuta do Contrato de Concessão.</b> “[...] a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, inclusive, mas não sem limitação, pelos seguintes riscos: investimentos e custos decorrentes de adequação às atualizações das Normas Técnicas, exceto aqueles que impliquem em obras novas não previstas no PER.”	Entendemos que, na hipótese em que as Normas Técnicas tenham o condão de alterar alguma condição da rodovia e que impliquem em investimentos para os quais qual não foi possível dimensionar durante o certame licitatório será cabível o respectivo reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Sugere-se, por tanto alocar ao Poder Concedente o risco das alterações de Normas Técnicas que promovam alterações na rodovia e investimentos para os quais não foi possível dimensionar anteriormente.

10	<b>Cláusula 27.1.25 da Minuta do Contrato de Concessão.</b> “[...] a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, inclusive, mas não sem limitação, pelos seguintes riscos: alterações nas localizações ou tipo dos dispositivos previstos na Fase de Investimentos em Melhoria e Ampliação de Capacidade prevista no PER.”	Entendemos que as referidas alterações, quando sugeridas ou propostas pelo Poder Concedente, é risco que não deve ser alocado à Concessionária. Sugere-se a adequação da redação da Cláusula 27.1.25, a fim de que seja alocado expressamente ao Poder Concedente as alterações nas localizações dos dispositivos previstos na Fase de Investimentos em Melhoria e Ampliação de Capacidade prevista no PER, quando por solicitação deste.
11	<b>Cláusula 30.4 da Minuta do Contrato de Concessão.</b> “Se houver perdas que reduzam o patrimônio líquido da Concessionária a um valor inferior à terça parte do capital social, seu patrimônio líquido deverá ser aumentado até o valor equivalente, no mínimo, à terça parte do capital social, em até 4 (quatro) meses contados da data de encerramento do exercício social.”	Sugerimos seja readequada a redação da Cláusula 30.4, a fim de contar expressamente que, para efeitos de aplicação desta cláusula, não serão consideradas as perdas decorrentes de eventos que estejam expressamente previstos no Contrato de Concessão.

12	<b>Cláusula 46.1.4 da Minuta do Contrato de Concessão.</b> “Durante o Prazo da Concessão, a Concessionária deverá contratar e manter em vigor, no mínimo, as seguintes apólices de seguros: Seguro de responsabilidade trabalhista, incluindo cobertura para tumultos, graves, manifestações e lock-out.”	Tendo em vista que não existe, no mercado comercial de Seguros do Brasil, seguro específico de responsabilidade trabalhista, sugere-se extinguir esta obrigação, ou substituí-la por outras alternativas, tais como: i) Cobertura de Responsabilidade Civil do Empregador no RCG ; ii) Contratação de seguro de acidente do INSS “automático” nas contratações CLT; ou iii) contratação do seguro de Acidentes Pessoais e Vida em Grupo, que engloba as possibilidades de sinistro decorrentes de acidentes de trabalho.
13	<b>Cláusula 47.1.1 da Minuta do Contrato de Concessão.</b> “Sempre que houver divergência na aplicação das normas contratuais que envolvam direito patrimonial disponível, o Poder Concedente e a Concessionária podem buscar qualquer dos seguintes mecanismos de resolução de controvérsias: (i) Autocomposição de conflitos; (ii) Arbitragem; (iii) Mediação; e (iv) Comitê de Resolução de Conflitos ( <i>dispute board</i> ).”	A cláusula 47.4.1 da minuta do Contrato de Concessão afirma que as Partes se obrigam a resolver por meio de arbitragem as controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis decorrentes do Contrato e seus Anexos, ou instrumentos a ele relacionados, após decisão definitiva da autoridade competente. No entanto, tendo em vista que a cláusula 47.1.1 afirma que o Poder Concedente e a Concessionária podem (e não devem)



	<p><b>Cláusula 47.4.1 da Minuta do Contrato de Concessão.</b> “As Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis decorrentes do Contrato e seus Anexos, ou instrumentos a ele relacionados, após decisão definitiva da autoridade competente.”</p>	<p>acionar os mecanismos de resolução de controvérsias, está correto o entendimento de que as controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis decorrentes do Contrato e seus Anexos também podem ser discutidas em outras vias distintas da arbitragem, caso a Concessionária assim entenda mais adequado em função da natureza da controvérsia a ser discutida?</p>
14	<p><b>Cláusula 47.4.3 da Minuta do Contrato de Concessão.</b> “A submissão à arbitragem, nos termos dessa 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.”</p>	<p>A Cláusula 47.4.3 da minuta do Contrato de Concessão prevê que a submissão de controvérsias à arbitragem não exime o Poder Concedente nem a Concessionária de dar integral cumprimento ao Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão. Está correto o entendimento de que, em caso de determinação provisória ou definitiva do tribunal arbitral ou do Poder Judiciário, via tutela de urgência, obrigação vinculada à Concessão objeto da discussão em sede judicial ou arbitral poderá ser interrompida?</p>
15	<p><b>Item 1.1.3 do PER – Programa de Exploração Rodoviária.</b> “Tratamento do Canteiro Centra e Faixa de Domínio. [...]”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recomposição das cercas delimitadoras da faixa de domínio</li> </ul>	<p>Depreende-se do Item 1.1.3 do PER que, na fase de Trabalhos Iniciais, deverão ser executados os serviços essenciais de recuperação e complementação do sistema de vedação de faixa.</p>

Na etapa dos Trabalhos Iniciais deverá ser feito um cadastramento dos elementos delimitadores da faixa de domínio, em todos os segmentos das rodovias da concessão, verificando-se, no mínimo: Existência e tipos de dispositivos delimitadores (cercas, muros, porteiras, mata-burros e outros); Ocupação das áreas adjacentes à faixa de domínio.

Esse cadastro deverá orientar a necessidade de trabalhos de recuperação ou de execução de novos dispositivos delimitadores. Na fase de Trabalhos Iniciais, deverão ser executados os serviços essenciais de recuperação e complementação do sistema de vedação da faixa.”

**Item 2.2.6 do SMD - Sistema de Mensuração do Desempenho.** “Canteiro Central e Faixa de Domínio.

Tabela 7. Indicadores de Qualidade e Desempenho da Faixa de Domínio e Canteiro Central

CANTEIRO CENTRAL E FAIXA DE DOMÍNIO					
INDICADOR DE DESEMPENHO OPERACIONAL	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO			
	24 MESES	36 MESES	48 MESES	60 MESES	72 MESES
Todas as cercas da rodovia deverão ser reposicionadas, complementadas e recuperadas.	10%	30%	60%	80%	100%

De outro lado, a Tabela 7 do Item 2.2.6 do SMD aponta que na fase dos serviços iniciais deve haver execução de 10% (dez por cento) de cercas da rodovia reposicionadas, complementada se recuperadas.

Entendemos que na fase de Trabalhos Iniciais os serviços a serem executados devem ser apenas os essenciais de recuperação e complementação do sistema, nos termos do item 1.1.3 do PER. Nosso entendimento está correto?

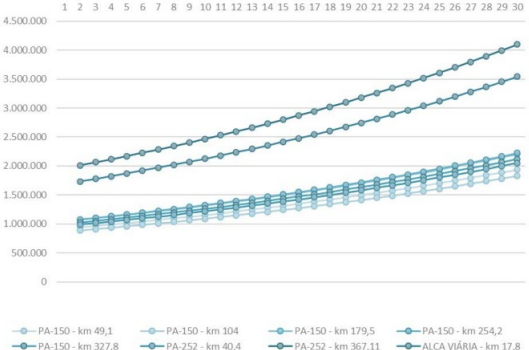
<p>16</p>	<p><b>Item 1.3.4 do PER – Programa de Exploração Rodoviária.</b>  “Intervenções de Manutenção.  Durante o período de CONCESSÃO, quando for necessário intervir para recuperar o pavimento (ou agir em caráter preventivo) poderão ser empregadas várias técnicas de intervenções, que recebem comumente a denominação de “políticas de intervenções”, por agruparem várias ações de diferentes técnicas executivas.  Os trabalhos de manutenção do pavimento deverão incluir as seguintes “políticas de intervenções” de manutenção: Conservação de rotina; Rejuvenescimento da superfície com aplicação de micro concreto asfáltico a frio com polímeros; Manutenção de caráter corretivo, com correções superficiais de segmentos trincados e/ou deformados, através de fresagens do pavimento e recomposição com nova camada de CBUQ ou microconcreto asfáltico a frio (ou selagem com CBUQ tipo “massa fina” espalhada com motoniveladora); e Execução de reforço estrutural em CBUQ, em uma ou mais camadas, após execução de remendos e, excepcionalmente, reconstrução total do pavimento.”</p>	<p>O Item 1.3.4 do PER elenca as “políticas de intervenções de manutenção que deverão ser aplicadas nos trabalhos de manutenção do pavimento.   No entanto, entendemos que o tipo de intervenção a ser adotado para fins de manutenção do sistema somente poderá ser definido a partir dos Estudos e Levantamentos que serão realizados para a execução do Projeto Executivo.   Desta forma, sugere-se adequar redação do Item 1.3.4, a fim de que não se imponha a obrigação de se considerar todos os serviços listados, conforme: “Os trabalhos de manutenção do pavimento <i>poderão, a critério do Concessionário</i>, incluir as seguintes políticas de intervenções [...]”.</p>
<p>17</p>	<p><b>Item 2.3.5 do PER – Programa de Exploração Rodoviária.</b>  “Sistema de Arrecadação de Pedágio. Caso alguma praça de pedágio esteja concluída antes dos 12 (doze) meses previstos e estando os Trabalhos Iniciais implantados, o PODER</p>	<p>Entende-se que a homologação do Sistema de Arrecadação de Pedágio poderá ser realizada por empresa contratada pela Concessionária, e que detenha capacidade técnica e experiência na prestação deste tipo de serviço. O entendimento está correto?</p>

	<p>CONCEDENTE e o Ente Regulador poderão autorizar sua operação, desde que realizada a vistoria comprovando o pleno atendimento aos parâmetros de desempenho nos segmentos de cobertura delas.”</p>	
18	<p><b>Item 2.3.8 do PER – Programa de Exploração Rodoviária.</b> “Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial. O serviço de guarda e vigilância patrimonial terá o objetivo de assegurar a integridade física do patrimônio e a segurança do pessoal da CONCESSIONÁRIA, além de zelar pela guarda dos valores gerados pela arrecadação de pedágio. Nesse sentido, deverão ser tomadas medidas e providências que visem garantir a ordem e a segurança para o desenvolvimento das atividades do efetivo da CONCESSIONÁRIA e a preservação das áreas de domínio das instalações físicas e equipamentos. Deverá funcionar durante as 24 (vinte e quatro) horas do dia todos os dias do ano.”</p>	<p>Entendemos que a redação do dispositivo deve ser readequada, a fim de que se aponte ser desejável a manutenção do sistema de guarda e vigilância, e não uma obrigatoriedade.</p>
19	<p><b>Item 2.3.9 do PER – Programa de Exploração Rodoviária.</b> “Apoio ao Policiamento do Poder Concedente. Atualmente o policiamento nas rodovias objeto deste Programa de Concessão está a cargo da Polícia Rodoviária Estadual alocada em 5 postos já instalados nas rodovias e um posto do DETRAN. A CONCESSIONÁRIA deverá prestar apoio à Polícia Rodoviária em suas operações nas rodovias.”</p>	<p>De acordo com o item 2.3.9 do Programa de Exploração Rodoviária (PER), referente ao apoio ao policiamento do Poder Concedente, a Concessionária deverá prestar apoio à Polícia Rodoviária em suas operações nas rodovias. Vislumbra-se que o apoio a ser prestado deve se restringir tão somente ao apoio de caráter operacional, utilizando os recursos operacionais cuja implantação esteja prevista no PER, sendo que eventuais solicitações da Polícia Rodoviária Estadual que impliquem em</p>

		<p>aquisições de materiais e/ou equipamentos, bem como impliquem em custos adicionais à Concessionária além daqueles que já foram expressamente previstos no PER deverão ser objeto de reequilíbrio contratual por meio de Revisão Extraordinária, considerando-se a TIR estabelecida no Plano de Negócios apresentado pela Concessionária. O entendimento está correto?</p>																							
<p>20</p>	<p><b>Item 2.2.1 do SMD - Sistema de Mensuração do Desempenho.</b> Pavimento. Tabela 02 – Indicadores de Qualidade e Desempenho do Pavimento</p> <table border="1" data-bbox="465 805 1169 1042"> <thead> <tr> <th colspan="6">PAVIMENTO</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">INDICADOR DE DESEMPENHO OPERACIONAL</th> <th>TRABALHOS INICIAIS</th> <th colspan="4">RECUPERAÇÃO</th> </tr> <tr> <th>24 MESES</th> <th>36 MESES</th> <th>48 MESES</th> <th>60 MESES</th> <th>72 MESES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Desnível máximo entre faixa de rolamento e acostamento não pavimentado</td> <td>Menor que 10,00 cm</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Menor que 5,00 cm</td> </tr> </tbody> </table>	PAVIMENTO						INDICADOR DE DESEMPENHO OPERACIONAL	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				24 MESES	36 MESES	48 MESES	60 MESES	72 MESES	Desnível máximo entre faixa de rolamento e acostamento não pavimentado	Menor que 10,00 cm				Menor que 5,00 cm	<p>Considera-se que os trechos nos quais a construção do acostamento está prevista para anos futuros não serão considerados no cálculo do indicador “Desnível máximo entre faixa de rolamento e acostamento não pavimentado”, constante da Tabela 2. O entendimento está correto?</p>
PAVIMENTO																									
INDICADOR DE DESEMPENHO OPERACIONAL	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO																							
	24 MESES	36 MESES	48 MESES	60 MESES	72 MESES																				
Desnível máximo entre faixa de rolamento e acostamento não pavimentado	Menor que 10,00 cm				Menor que 5,00 cm																				

<p>21</p>	<p><b>Item 2.2.8 do SMD - Sistema de Mensuração do Desempenho.</b> Sistemas Elétricos e de Iluminação.</p> <p>Tabela 9. Indicadores de Qualidade e Desempenho dos Sistemas Elétricos e de Iluminação.</p> <p>Tabela 9 – Indicadores de Qualidade e Desempenho dos Sistemas Elétricos e de Iluminação</p> <table border="1" data-bbox="495 598 1135 775"> <thead> <tr> <th colspan="6">SISTEMAS ELÉTRICOS E DE ILUMINAÇÃO</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">INDICADOR DE DESEMPENHO OPERACIONAL</th> <th>TRABALHOS INICIAIS</th> <th colspan="4">RECUPERAÇÃO</th> </tr> <tr> <th>24 MESES</th> <th>36 MESES</th> <th>48 MESES</th> <th>60 MESES</th> <th>72 MESES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Limpeza e recuperação dos sistemas de iluminação existentes na rodovia</td> <td>X</td> <td colspan="4">CONFORME DEFINIDO NO PER</td> </tr> </tbody> </table>	SISTEMAS ELÉTRICOS E DE ILUMINAÇÃO						INDICADOR DE DESEMPENHO OPERACIONAL	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				24 MESES	36 MESES	48 MESES	60 MESES	72 MESES	Limpeza e recuperação dos sistemas de iluminação existentes na rodovia	X	CONFORME DEFINIDO NO PER				<p>Entendemos que os sistemas públicos de iluminação das vias marginais, atualmente operados pelos municípios, não serão considerados para apuração do indicador “Limpeza e Recuperação dos Sistema de Iluminação existentes na Rodovia” – previsto no item 2.2.8 do SMD -. Sistema de Mensuração do Desempenho – Tabela 9. Está correto nosso entendimento?</p>
SISTEMAS ELÉTRICOS E DE ILUMINAÇÃO																									
INDICADOR DE DESEMPENHO OPERACIONAL	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO																							
	24 MESES	36 MESES	48 MESES	60 MESES	72 MESES																				
Limpeza e recuperação dos sistemas de iluminação existentes na rodovia	X	CONFORME DEFINIDO NO PER																							
<p>22</p>	<p><b>Item 2.4.2. do SMD - Sistema de Mensuração do Desempenho</b></p> <p>“Sinalização. Tabela 11. Indicadores de Qualidade de Desempenho da Sinalização Horizontal – Conservação.</p> <p>[...]</p> <p>Observação: Toda vez que o índice de retro refletância estiver abaixo do valor mínimo definido no quadro acima, a CONCESSIONÁRIA deverá providenciar a imediata repintura da via. Entende-se como valor mínimo o conceito “Ruim”.”</p>	<p>De acordo com a Tabela 11, do Item 2.4.2, entendemos que, uma vez que o índice de refletância se encontre abaixo dos índices indicados, a Concessionária deverá proceder ao processo de repintura do trecho (km) de rodovia que não atende ao índice. O entendimento está correto?</p>																							

<p>23</p>	<p><b>Relatório de Avaliação Econômico-Financeira – RAEF-1</b> Estimativa para Fase de Manutenção Programada</p>	<p>O RAEF disponibilizado na precedente Consulta Pública n.º 001/2022 apresentou a estimativa de R\$ 1.037.212.000,00 (um bilhão, trinta e sete milhões, duzentos e doze mil reais) para os investimentos da Fase de Manutenção Programada. Já a atual modelagem apresenta estimativa de R\$ 2.088.050.000,00 (dois bilhões, oitenta e oito milhões e cinquenta mil reais) para o mesmo item. Entendemos que não houve adição ou remoção de itens ao escopo, apenas atualização e correção de valores unitários, além de alterações de cronograma. Está correto nosso entendimento?</p>
<p>24-1</p>	<p><b>Relatório de Avaliação Econômico-Financeira – RAEF-1</b> Investimentos Fase de Recuperação</p>	<p>O RAEF disponibilizado na precedente Consulta Pública n.º 001/2022 apresentou estimativa de R\$ 296.432.560,00 (duzentos e noventa e seis milhões, quatrocentos e trinta e dois mil, quinhentos e sessenta reais) para os investimentos da Fase de Recuperação. Já a atual modelagem apresenta estimativa de R\$ 80.507.000,00 (oitenta milhões, quinhentos e sete mil reais) para o mesmo item. Entendemos que não houve adição ou remoção de itens ao escopo, apenas atualização e correção de valores unitários, além de alterações de cronograma. Está correto nosso entendimento?</p>

<p><b>25-1</b></p>	<p><b>Relatório de Avaliação Econômico-Financeira – RAEF-1</b> Outras Despesas</p>	<p>O RAEF disponibilizado na precedente Consulta Pública n.º 001/2022 apresentou estimativa de R\$ 322.366.960,00 (trezentos e vinte e dois milhões, trezentos e sessenta e seis mil e novecentos e sessenta reais) para Outras Despesas. Já a atual modelagem apresenta estimativa de R\$ 15.011.440,00 (quinze milhões, onze mil e quatrocentos e quarenta reais) para o mesmo item. Entendemos que não houve adição ou remoção de itens ao escopo, apenas atualização e correção de valores unitários, além de alterações de cronograma. Está correto nosso entendimento?</p>
<p><b>26</b></p>	<p><b>Relatório de Avaliação Econômico-Financeira – RAEF2.</b> “Gráfico 01 – Demanda – Eixos Equivalentes”.</p> <p style="text-align: center;"><b>Gráfico 1 – Demanda – Eixos Equivalentes</b> Projeção de Eixos Equivalentes por Praça de Pedágio</p>  <p>— PA-150 - km 49,1 — PA-150 - km 104 — PA-150 - km 179,5 — PA-150 - km 254,2 — PA-150 - km 327,8 — PA-252 - km 40,4 — PA-252 - km 367,11 — ALÇA VIÁRIA - km 17,8</p>	<p>O Relatório apresenta a projeção de demanda em eixos equivalentes, por praça de pedágio, de acordo com o Gráfico; entendemos que o número de eixos equivalentes representa o somatório dos eixos dos veículos pagantes. Está correto nosso entendimento?</p>



27

**Relatório de Avaliação Econômico-Financeira – RAEF**

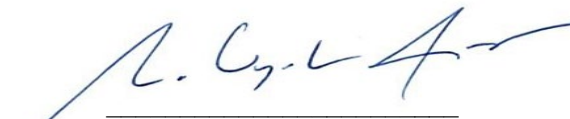
Receita Tarifária

“Tabela 6 – Fluxo de Caixa do Projeto.”

Tabela 6 – Fluxo de Caixa do Projeto										
Ano	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>Fluxo de Caixa</b>										
Receita Bruta	-	257.873	264.426	271.447	278.652	286.044	293.630	301.413	309.398	317.592
Receita Tarifária	-	257.873	264.426	271.447	278.652	286.044	293.630	301.413	309.398	317.592
Deduções	-	(22.306)	(22.873)	(23.480)	(24.103)	(24.743)	(25.399)	(26.072)	(26.763)	(27.472)
Receita Líquida	-	235.567	241.553	247.967	254.548	261.302	268.231	275.341	282.636	290.120
Custos e Despesas Operacionais	(53.139)	(99.705)	(100.247)	(101.402)	(101.694)	(102.104)	(102.695)	(103.722)	(103.861)	(104.019)
<b>EBITDA</b>	<b>(53.139)</b>	<b>135.862</b>	<b>141.307</b>	<b>146.666</b>	<b>152.854</b>	<b>159.198</b>	<b>165.535</b>	<b>171.619</b>	<b>178.774</b>	<b>186.101</b>
Capital de Giro	2.912	(8.656)	234	32	(360)	(256)	(252)	(247)	(405)	(350)
IR/CSLL	-	(31.022)	(40.728)	(46.566)	(46.293)	(47.965)	(49.701)	(51.280)	(51.050)	(51.993)
Fluxo Operacional	(50.228)	96.184	100.812	100.031	106.201	110.977	115.582	120.092	127.320	133.758
Investimentos	(231.590)	(76.744)	(73.423)	(250.946)	(34.307)	(24.731)	(28.894)	(213.504)	(104.679)	(69.368)
Fluxo de Investimentos	(231.590)	(76.744)	(73.423)	(250.946)	(34.307)	(24.731)	(28.894)	(213.504)	(104.679)	(69.368)
<b>Fluxo de Projeto</b>	<b>(281.817,4)</b>	<b>19.440</b>	<b>27.389</b>	<b>(150.917)</b>	<b>71.894</b>	<b>86.246</b>	<b>86.688</b>	<b>(93.412)</b>	<b>22.641</b>	<b>64.390</b>

O Relatório apresenta estimativa de receita tarifária de R\$ 257.873.000,00 (duzentos e cinquenta e sete milhões, oitocentos e setenta e três mil reais) no ano 2 da concessão, de acordo com a Tabela 6. O valor estimado é resultado da demanda em eixos equivalentes apontada no Gráfico 1 multiplicada pelas tarifas de pedágio. Está correto o nosso entendimento?

Atenciosamente,



ARAP NISHI & UYEDA ADVOGADOS

Representante(s) Massami Uyeda Junior  
Responsável para contato: Massami Uyeda  
Telefone: (11) 2344-3600  
Endereço eletrônico: massami@arapnishi.com.br