



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA, MOBILIDADE E
PARCERIAS
SEINFRA/SEP - Superintendência de Estruturação de Projetos

ATA DE RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS

Concorrência Internacional nº 002/2025

Em atendimento ao item 5 do Edital nº 002/2025, a Comissão Especial de Licitação para concessão do sistema rodoviário do Lote 07 - Ouro Preto - Mariana (Via Liberdade), a Comissão de Contratação, constituída pela Designação SEINFRA/SPGF Nº 3/2025 de 02 de abril de 2025 e Resolução SEINFRA Nº 001, de 08 de janeiro de 2025, leva ao conhecimento público as respostas aos esclarecimentos sobre o edital, recebidas entre os dias 28/03/2025 a 16/05/2025, e suas respectivas respostas.

As formulações apresentadas, bem como as respostas e esclarecimentos que se seguem, passam a integrar o Edital em referência. Importa destacar que, de acordo com o subitem 5.6 do Edital as questões que tenham sido formuladas em desconformidade com o disposto no subitem 5.1 do Edital não foram respondidas.

1. Anexo 2 do Contrato - PER e Modelo Econômico Financeiro

Com base em levantamento técnico realizado, identificamos indícios de subdimensionamento nos valores estimados para as obras de melhoria e ampliação de capacidade, especialmente diante da complexidade topográfica presente no trecho. Nesse sentido, solicitamos esclarecer a metodologia adotada para definição de quantitativos e custos unitários dessas obras, tendo em vista que os estudos disponibilizados não apresentam base topográfica detalhada nem projetos de engenharia compatíveis com a realidade específica do segmento em questão, principalmente no que tange às contenções necessárias.

Resposta:

Esclarecemos que o projeto foi realizado com utilização de dados topográficos, coletados pelo Mobile Mapping System (MMS), equipamento de alto nível técnico utilizado para a obtenção de dados topográficos. Após a manifestação da interessada, o levantamento topográfico foi disponibilizado em: <https://dataroom.mg.gov.br/programa-de-concessoes/projetos-em-estruturacao/lote-rodoviario-7-ouro-preto> no seguinte caminho: Concorrência Internacional nº 002/2025 – Lote 7 – Ouro Preto – Mariana (Via Liberdade) / 03. Projeto Básico Referencial / 7. Topografia.

Através desse tipo de levantamento obtém-se uma nuvem de pontos com informação precisa de coordenadas e cotas na qual é possível elaborar uma superfície 3D do terreno natural existente. Considerando que a nuvem de pontos obtida é limitada ao alcance de leitura do equipamento, utilizou-se, como complementação os dados disponibilizados pela Nasa referente ao modelo digital de elevação, conhecido como SRTM (Shuttle Radar Topography Mission), no qual é possível obter pontos em 3D espaçados a cada 30 metros.

Em posse de uma superfície 3D, criada a partir dos dados expostos acima, desenvolveu-se os estudos de cada obra de melhoria e ampliação de capacidade, utilizando o software Civil 3D para reproduzir, através dessa superfície e imagens de satélite, os alinhamentos horizontais e verticais das rodovias, contornos e correções de curvas para posteriormente associá-los a seções transversais típicas de cada obra e gerar corredores, nos quais é possível gerar uma superfície em 3D acabada para cada melhoria. A partir desses dados, foram geradas seções transversais a cada 40 metros para avaliar a necessidade de drenagem, dispositivos de segurança, contenções e demais disciplinas de projeto.

Todas as premissas utilizadas para a quantificação das obras por disciplina de projeto estão detalhadas no Relatório de Ampliação da Capacidade e Melhorias. Reproduzimos aqui o detalhamento de terraplenagem e contenções:

1) Terraplenagem:

Os cálculos dos volumes de terraplenagem foram desenvolvidos pelo método da semi-soma das áreas de corte ou aterro, em cada par de seções transversais relativas a duas estacas subseqüentes, calculando-se o volume a partir das áreas médias obtidas através de duas seções transversais traçadas com base no projeto geométrico.

As áreas utilizadas para o cálculo dos volumes foram extraídas das seções transversais, por meio de processamento eletrônico.

Além disso, utilizou-se como parâmetro de conferência dos volumes o software AutoCAD Civil 3D. Ferramenta essa extremamente versátil e que permite a obtenção de volumes de terraplenagem a partir da diferença de superfícies, de maneira que foi elaborada uma comparação entre a superfície base (topografia) com a superfície de projeto.

Em relação aos cortes em rocha, as porcentagens de materiais de 1ª, 2ª e 3ª categoria foram estimadas com base nas informações de visitas técnicas. Ao longo da malha rodoviária em estudo, existem locais com afloramento de rocha que foram classificados em materiais de 1ª, 2ª e 3ª categoria que indicam a qualidade de escavação, que impactarão nos custos de escavação.

Além da classificação dos materiais, também foi analisada de maneira expedita a qualidade da rocha, que influencia nas inclinações dos taludes. Portanto, estabeleceu-se que locais onde a rocha tem características de poucos fraturamentos e semelhança com a rocha sã, os taludes poderiam ser executados com inclinação mais vertical, todavia os maciços que apresentam muitas famílias de descontinuidades e fraturas foram classificados com maciços menos resistentes e por consequência tiveram a inclinação dos taludes mais branda.

2) Contenções

Com base no levantamento topográfico elaborado a partir do equipamento MMS (Mobile Mapping System), foi gerada uma nuvem de pontos com as informações de coordenadas e cotas que, em conjunto com os dados SRTM, permitiram a criação de uma superfície em três dimensões que fomentou o desenvolvimento dos estudos assim como a análise criteriosa da geometria de cada maciço.

Além disso, em conjunto com as informações coletadas nas visitas técnicas foi possível estudar a geometria adequada para cada maciço de corte ou aterro projetado e definir a necessidade de contenção em casos extremos e específicos onde não seria possível executar os taludes em condições razoáveis em posse dos dados preliminares e expeditos utilizados para elaboração do presente estudo.

Foram utilizados quatro tipos de contenções, sendo dois tipos para situações típicas de aterros e duas para situações de escavação dos maciços existentes: Cortina Atirantada, Solo Grampeado, Muro de Concreto e Muro de Terra Armada.

Nas planilhas MC_Duplicação, MC_Travessias Urbanas, e MC_3ª_Faixa é possível verificar o quantitativo e os serviços estimados para as contenções, que totalizam aproximadamente 142 milhões.

2. Estudo de Demanda

Nos estudos de tráfego do projeto notamos taxas de crescimento, tanto para veículos de passeio como para veículos pesados, com valores consideravelmente acima do histórico de editais de concessão rodoviárias recentes. As taxas de crescimento acima da média de outros segmentos rodoviários já são percebidas, por exemplo, nos primeiros anos da concessão, o que, aparentemente, carece de uma justificativa específica (especialmente considerando que o ciclo de investimentos sequer terá sido concluído). Solicitamos informar as justificativas para taxas de crescimento tão elevadas adotadas na modelagem, bem como quais são os mecanismos de contingência que serão adotados no caso do tráfego não atingir os patamares

projetados nos estudos que embasaram o edital.

Resposta:

As taxas de crescimento adotadas no MEF serão ajustadas.

A taxa de crescimento composta (CAGR) será adotada como premissa para a projeção de crescimento do tráfego, em substituição aos valores discretos de crescimento ano a ano. Com esses ajustes, a projeção de receita reflete uma taxa crescimento anual composta a partir do ano 2 de 1,98%.

Sobre a metodologia utilizada para a taxa de crescimento, não há necessidade de ajustes na abordagem adotada. O modelo adotado utilizou variáveis relacionadas à população e a indicadores econômicos, selecionadas com base em seu desempenho nos testes de regressão. No processo de avaliação, foram consideradas alternativas que utilizavam apenas o PIB (ou VAB) ou apenas a população como variável independente. No entanto, as equações que apresentaram melhor desempenho estatístico foram aquelas que combinaram ambas as variáveis. As regressões obtidas demonstraram alta significância estatística, com p-valores inferiores a 0,05 e R² ajustados elevados, o que comprova a adequação técnica dos modelos utilizados.

3. Cláusula 28.1.17 da Minuta de Contrato

Entendemos que, se durante a elaboração dos projetos executivos, for constatada a inviabilidade técnica, ambiental ou jurídica de execução de obras previstas no edital, a concessionária poderá propor a revisão ou substituição dessas intervenções, mediante justificativa técnica fundamentada. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta afirmativa, solicita-se detalhamento sobre os critérios de avaliação, instâncias decisórias e eventuais reflexos na matriz de riscos e no equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Em caso de resposta negativa, favor esclarecer.

Especificamente no item urbanização, as intervenções previstas em áreas urbanas estão totalmente acordadas com as municipalidades, visando evitar quaisquer demandas adicionais quando da execução das referidas intervenções? No caso de as municipalidades efetuarem exigências à concessionária, como isso será reequilibrado?

Resposta:

A Concessionária pode propor alterações nos projetos de engenharia previstos no Contrato, contudo, de acordo com a cl. 28.1.18, as alterações propostas pela Concessionária em relação ao previsto no PER, incluindo custos para elaboração dos projetos de engenharia e para execução das alterações, são riscos integralmente alocados a ela.

Destacamos que na forma da cl. 13.29 do Contrato, especificamente no que tange às soluções de travessia urbana previstas no PER, caso a solução prevista originalmente não atenda mais os preceitos de segurança viária e modicidade tarifária, ou haja algum impedimento devidamente comprovado do ponto de vista socioambiental para a sua adequação, a Concessionária poderá propor ao Ente Regulador a implantação de novas pistas que contornem trecho urbano, como alternativa à execução das obras de ampliação de capacidade, obras de melhorias e intervenções para manutenção do nível de serviço de trechos que atravessem áreas urbanas, observado os procedimentos do Contrato.

Além dos preceitos descritos no Contrato, de acordo com a subcláusula 14.6.1, o procedimento de análise dos projetos de engenharia deve seguir o disposto na regulamentação aplicável, inclusive no que tange aos prazos de apresentação de documentos.

Atualmente, este procedimento encontra-se descrito na Resolução Conjunta SEINFRA-DER nº 003/2021.

Além disso, na forma da subcláusula 29.1.19, serão objeto de reequilíbrio em favor da Concessionária as alterações especificações das obras ou dos serviços objeto do Contrato **decorrentes de novas exigências do Poder Concedente/Ente Regulador**, salvo aquelas relacionadas a objeções por inadequação do projeto de engenharia, nos termos da subcláusula 14.12, ou decorrentes de alterações resultantes de alterações legais ou regulamentares, nos termos definido no contrato e anexos.

Destaca-se, ainda, que é vedado à Concessionária realizar novos investimentos, inclusão de trechos rodoviários ou investimentos pré autorizados sem a autorização expressa e por escrito do Poder Concedente, sob pena de ordem de demolição, aplicação das sanções contratuais e/ou não remuneração pelos investimentos realizados (subcláusula 6.5.3).

4. Anexo 2 do Contrato - PER

Considerando a necessidade da Concessionária em realizar o Cadastro Geral da Faixa de Domínio, previsto no PER, torna-se fundamental que sejam disponibilizadas as bases documentais para tanto, especialmente aquelas que indiquem a titularidade dos imóveis e permitam a definição da largura da faixa de domínio ao longo do sistema rodoviário. Somente assim será possível levantar eventuais ocupações irregulares ou necessidade de desapropriações. Essas informações devem ser apresentadas nesta fase da licitação, uma vez que somente assim será possível quantificar os dispêndios necessários para eventual regularização da faixa de domínio do sistema rodoviário. Dessa forma, requer sejam disponibilizadas as informações e documentos necessários para avaliação da faixa de domínio pelos interessados ou, alternativamente, sejam informados de forma clara os parâmetros a serem considerados para definição da faixa de domínio (especialmente largura), os quais serão avaliados pela futura concessionária e, caso necessárias medidas para promover desocupação de ocupações irregulares ou desapropriações para regularização da faixa de domínio, serão tais custos suportados pelo Poder Concedente. Solicita-se o apontamento claro sobre o entendimento a ser conferido quanto a esse tema, sob pena de inviabilizar a elaboração de propostas para o certame.

Resposta:

Para a elaboração do Estudo de Viabilidade, as informações sobre a largura da faixa de domínio foram obtidas a partir de dados fornecidos pelo DNIT e pelo DER/MG. De forma geral, verificou-se uma largura padrão de 80 metros para a BR-356 e de 30 metros para as rodovias MG-329 e MG-262.

No entanto, alguns segmentos específicos apresentam larguras distintas. Esses casos foram devidamente mapeados e estão descritos no Relatório de Cadastro Rodoviário. Além disso, também foi realizado o cadastro de ocupações irregulares inseridas dentro dos limites das faixas de domínio. Todas essas informações podem ser consultadas no capítulo 11 – Cadastros da Faixa de Domínio, do arquivo "LOTE OP - ENG - CADASTRO RODOVIÁRIO - RELATÓRIO", disponível em: <https://dataroom.mg.gov.br/programa-de-concessoes/projetos-em-estruturacao/rote-rodoviario-7-ouro-preto>.

5. Anexo 2 do Contrato - PER

Entendemos que a obrigação da Concessionária referente à iluminação se limita à complementação, manutenção e operação dos sistemas de iluminação diretamente vinculados ao Sistema Rodoviário, ou seja, aqueles voltados à funcionalidade, segurança e operação da infraestrutura concedida. Esse escopo não abrange, portanto, a iluminação de ruas, travessias, dispositivos e demais áreas urbanas que se sobrepõem à Mancha Urbana, cuja responsabilidade é da Municipalidade e/ou da concessionária responsável pela iluminação pública no município respectivo. Esse entendimento considera que eventual imputação à Concessionária da responsabilidade pela iluminação pública em trechos urbanos gera riscos significativos à adequada execução do contrato, além de representar afronta à repartição constitucional de competências. Os custos relacionados à prestação desse serviço em áreas urbanas não constam nos estudos econômico-financeiros, evidenciando que tal obrigação não lhe foi atribuída no escopo originalmente definido. O próprio funcionamento da iluminação pública em áreas urbanas está consolidado na atuação dos municípios, sendo operacionalmente desafiador que uma concessionária de rodovia assumira tal função apenas em uma parcela muito limitada da área urbana. Ainda, a imposição de encargos não precificados compromete a lógica contratual e pode acarretar desequilíbrio econômico-financeiro relevante, uma vez que a Concessionária não dispõe de elementos técnicos e econômicos para mensurar adequadamente os custos e riscos envolvidos na operação e manutenção da iluminação urbana, sobretudo considerando as particularidades de cada localidade e a eventual existência de concessionárias municipais já responsáveis por esse serviço. A eventual obrigação de executar serviços de iluminação pública em áreas urbanas

configura, ainda, um desvio do objeto contratual, pois transforma tal obrigação em um serviço autônomo, estranho à finalidade principal da concessão, onerando desproporcionalmente o projeto. Esse entendimento encontra respaldo em posicionamento já difundido pela ANTT, conforme demonstrado na Ata de Respostas aos pedidos de esclarecimento do Edital de Concessão nº 04/2023, onde se afirmou que os serviços de recuperação, manutenção e conservação dos sistemas de iluminação se restringem aos relacionados à funcionalidade da rodovia, apenas. Favor confirmar nosso entendimento.

Resposta:

Considerando o caráter urbano de alguns trechos da concessão, o item (a) do Apêndice E da versão atualizada do PER estabelece que a futura Concessionária terá a obrigação de atender aos parâmetros de desempenho de sistemas elétricos e de iluminação para as fases de serviços iniciais, recuperação, conservação e manutenção nos seguintes trechos urbanos:

- a) Cachoeira do Campo
- b) Ouro Preto
- c) Mariana

No entanto, a travessia urbana de Cachoeira do Campo deverá receber tratamento urbano, e não rodoviário, garantindo melhor integração com o município e maior segurança para pedestres, e motoristas.

Para isso, deverão ser atendidos no mínimo os seguintes requisitos:

- Implantação de iluminação pública com características urbanas, garantindo maior segurança e visibilidade no trecho;
- Construção de um portal na entrada do município, reforçando a identidade local e sinalizando a chegada à área urbana;
- Implantação de um dispositivo que permita o retorno em ambos os sentidos, facilitando a mobilidade e o acesso dos moradores em interseções com elevado fluxo, ou outra solução tecnicamente adequada.

6. Geral

Boa tarde! Sou moradora da Vila São Vicente em Passagem de Mariana mg. E deixo aqui minha sugestão de que essa duplicação passe pelo outro lado da estrada para que nós moradores a mais de 40 anos não sejamos prejudicados. Não somos invasores nos deixem em nossas casas.

Resposta:

Com vistas a minimizar o impacto de eventuais desapropriações, foi incorporada ao PER cláusula que determina que as duplicações deverão ser realizadas, preferencialmente, do lado oposto da Vila São Vicente, conforme o item 3.2.4.2 do PER.

7. Engenharia

A ausência de levantamento topográfico, considerando seus impactos diretos na acurácia dos quantitativos e nas soluções de engenharia;

Resposta:

O levantamento topográfico é público e encontra-se disponível no site <https://dataroom.mg.gov.br/programa-de-concessoes/projetos-em-estruturacao/lote-rodoviario-7-ouro-preto/>, no seguinte caminho: Concorrência Internacional nº 002/2025 – Lote 7 – Ouro Preto – Mariana (Via Liberdade) / 03. Projeto Básico Referencial / 7. Topografia.

8. Anexo 2 do Contrato - PER e Modelo Econômico Financeiro

A utilização de bases referenciais paramétricas para a precificação de obras que - pela complexidade topográfica, se mostraram, num primeiro momento, subdimensionadas frente as características geotécnicas

e operacionais dos segmentos rodoviários ("duplicação: R\$ 8,1MM/km e contorno de Cachoeira do Campo: R\$ 15MM/km - data base 2024");

Resposta:

Esclarecemos que o projeto foi realizado com utilização de dados topográficos, coletados pelo Mobile Mapping System (MMS), equipamento de alto nível técnico utilizado para a obtenção de dados topográficos. Após a manifestação da interessada, o levantamento topográfico foi disponibilizado em: <https://dataroom.mg.gov.br/programa-de-concessoes/projetos-em-estruturacao/lote-rodoviario-7-ouro-preto> no seguinte caminho: Concorrência Internacional nº 002/2025 – Lote 7 – Ouro Preto – Mariana (Via Liberdade) / 03. Projeto Básico Referencial / 7. Topografia.

Através desse tipo de levantamento obtém-se uma nuvem de pontos com informação precisa de coordenadas e cotas na qual é possível elaborar uma superfície 3D do terreno natural existente. Considerando que a nuvem de pontos obtida é limitada ao alcance de leitura do equipamento, utilizou-se, como complementação os dados disponibilizados pela Nasa referente ao modelo digital de elevação, conhecido como SRTM (Shuttle Radar Topography Mission), no qual é possível obter pontos em 3D espaçados a cada 30 metros.

Em posse de uma superfície 3D, criada a partir dos dados expostos acima, desenvolveu-se os estudos de cada obra de melhoria e ampliação de capacidade, utilizando o software Civil 3D para reproduzir, através dessa superfície e imagens de satélite, os alinhamentos horizontais e verticais das rodovias, contornos e correções de curvas para posteriormente associá-los a seções transversais típicas de cada obra e gerar corredores, nos quais é possível gerar uma superfície em 3D acabada para cada melhoria. A partir desses dados, foram geradas seções transversais a cada 40 metros para avaliar a necessidade de drenagem, dispositivos de segurança, contenções e demais disciplinas de projeto.

Todas as premissas utilizadas para a quantificação das obras por disciplina de projeto estão detalhadas no Relatório de Ampliação da Capacidade e Melhorias. Reproduzimos aqui o detalhamento de terraplenagem e contenções:

1) Terraplenagem:

Os cálculos dos volumes de terraplenagem foram desenvolvidos pelo método da semi-soma das áreas de corte ou aterro, em cada par de seções transversais relativas a duas estacas subsequentes, calculando-se o volume a partir das áreas médias obtidas através de duas seções transversais traçadas com base no projeto geométrico.

As áreas utilizadas para o cálculo dos volumes foram extraídas das seções transversais, por meio de processamento eletrônico.

Além disso, utilizou-se como parâmetro de conferência dos volumes o software AutoCAD Civil 3D. Ferramenta essa extremamente versátil e que permite a obtenção de volumes de terraplenagem a partir da diferença de superfícies, de maneira que foi elaborada uma comparação entre a superfície base (topografia) com a superfície de projeto.

Em relação aos cortes em rocha, as porcentagens de materiais de 1ª, 2ª e 3ª categoria foram estimadas com base nas informações de visitas técnicas. Ao longo da malha rodoviária em estudo, existem locais com afloramento de rocha que foram classificados em materiais de 1ª, 2ª e 3ª categoria que indicam a qualidade de escavação, que impactarão nos custos de escavação.

Além da classificação dos materiais, também foi analisada de maneira expedita a qualidade da rocha, que influencia nas inclinações dos taludes. Portanto, estabeleceu-se que locais onde a rocha tem características de poucos fraturamentos e semelhança com a rocha sã, os taludes poderiam ser executados com inclinação mais vertical, todavia os maciços que apresentam muitas famílias de descontinuidades e fraturas foram classificados com maciços menos resistentes e por consequência tiveram a inclinação dos taludes mais branda.

2) Contenções

Com base no levantamento topográfico elaborado a partir do equipamento MMS (Mobile Mapping System), foi gerada uma nuvem de pontos com as informações de coordenadas e cotas que, em conjunto com os dados SRTM, permitiram a criação de uma superfície em três dimensões que fomentou o desenvolvimento dos estudos assim como a análise criteriosa da geometria de cada maciço.

Além disso, em conjunto com as informações coletadas nas visitas técnicas foi possível estudar a geometria adequada para cada maciço de corte ou aterro projetado e definir a necessidade de contenção em casos extremos e específicos onde não seria possível executar os taludes em condições razoáveis em posse dos dados preliminares e expeditos utilizados para elaboração do presente estudo.

Foram utilizados quatro tipos de contenções, sendo dois tipos para situações típicas de aterros e duas para situações de escavação dos maciços existentes: Cortina Atirantada, Solo Grampeado, Muro de Concreto e Muro de Terra Armada.

Nas planilhas MC_Duplicação, MC_Travessias Urbanas, e MC_3ª_Faixa é possível verificar o quantitativo e os serviços estimados para as contenções, que totalizam aproximadamente 142 milhões.

9. Minuta de Contrato

A importância da possibilidade de antecipação do início da arrecadação tarifária, frente a execução e entrega antecipada das obrigações precedentes. A antecipação da possibilidade das entregas e obras precedentes à arrecadação promove um papel institucional, fundamental ao programa pois concretiza já no primeiro momento o objetivo da concessão rodoviária aos seus beneficiários diretos: aos clientes, usuários do corredor rodoviário, resultando em melhorias mais céleres nas condições de trafegabilidade e, principalmente, no aumento da segurança viária em prazo mais curto. É importante ainda destacar que a compatibilização entre esses marcos contratuais também se torna essencial para garantir o equilíbrio econômico-financeiro do projeto, sobretudo em contextos que demandam investimentos iniciais significativos em obras, serviços operacionais e sistemas rodoviários (ITS). A antecipação da receita permite reduzir a exposição financeira do parceiro privado, viabilizar cronogramas mais céleres de intervenção e, ao mesmo tempo, assegurar maior atratividade ao projeto junto ao mercado, selecionando inclusive aqueles com maior capacidade de execução.

Resposta:

A concessão do lote Via Liberdade foi modelada partindo da premissa de que 12 meses contados da data de eficácia é o prazo necessário e adequado para o cumprimento dos Serviços Iniciais dentro dos padrões previstos no PER, bem como para o atendimento das demais condições cumulativas estabelecidas na cláusula 21.1 do Contrato de Concessão. Portanto, eventual autorização de antecipação da cobrança da tarifa poderia comprometer a qualidade das obras e impactar a gestão contratual.

10. Cláusula 12.1 do Edital

Considerando a complexidade técnica e jurídica envolvida no projeto de concessão do Lote 7 – Ouro Preto/Mariana, bem como a necessidade de análise aprofundada da documentação disponibilizada, solicita-se a postergação dos prazos atualmente estabelecidos para apresentação de pedidos de esclarecimento e para a realização da sessão de leilão. A dilatação desses prazos é fundamental para assegurar a nossa participação, promover maior qualidade nas nossas contribuições técnicas. Tal medida se mostra especialmente pertinente diante do intenso calendário de oportunidades atualmente vigente no setor de concessões e parcerias, que impõe desafios operacionais às equipes técnicas e jurídicas envolvidas. A prorrogação contribuirá para o amadurecimento das propostas, assegurando a qualidade das contribuições, o fortalecimento da concorrência.

Resposta:

Conforme COMUNICADO RELEVANTE Nº 003/2025, DE 07 DE MAIO DE 2025, REFERENTE À CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 002/2025, disponível na página do projeto <http://www.infraestrutura.mg.gov.br/sobre/revisao-da-estrategia-seinfra-2/concorrenca-internacional-n->

002-2025-lote-7-ouro-preto-mariana, e objetivando promover a competitividade do leilão e a participação do maior número de empresas possível e garantindo a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração, o prazo para apresentação de esclarecimentos, cujo prazo original era o dia 28 de abril de 2025, foi prorrogado para o dia 16 de maio de 2025.

11. Cláusulas 8.9, 8.11.4.1 e 8.17 do Edital

As exigências dos itens 8.9, 8.11.4.1 e 8.17 não condizem com as premissas do Seguro Garantia, pois estabelecem que as garantias previstas no Edital sejam “incondicionais” e/ou que não tenham cláusulas excludentes.

Neste sentido, a abrangência das proposições constantes das cláusulas indicadas, quanto à obrigatoriedade de a garantia contratual ser “incondicional”, com o sentido de tampouco “conter cláusula excludente”, inviabiliza o uso do Seguro Garantia, uma vez que o mercado de seguros possui algumas cláusulas padronizadas, inclusive para atender pontos exigidos nos contratos de resseguro. Com isso, a delimitação de riscos excluídos nas apólices tem como objetivo a clareza para todas as partes envolvidas, especialmente o segurado, dos riscos que não possuem cobertura.

Tal premissa se harmoniza com a disposição do artigo 24 da Circular SUSEP nº 662/2022 e §§ 1º e 2º do art. 18 da Circular SUSEP nº 621/2022. Afora as imposições normativas do próprio sistema securitário, verifica-se igualmente outras disposições na legislação ordinária pátria, tal qual o Código Civil, no que tange, por exemplo, aos aspectos afetos às excludentes de responsabilidade legalmente estabelecidas. Nesse sentido, dada a força das normas incidentes ao Seguro Garantia, as apólices devem trazer em seu bojo a essência dos artigos 762 a 769 do Código Civil. Portanto, é certo que as disposições da garantia trarão consigo hipóteses de excludentes de responsabilidade, porque a própria lei assim o faz. E se a lei assim procede, o seu cumprimento, consequentemente, jamais pode ser objeto de ressalvas pelo Poder Concedente.

Sendo assim, para ausência de dúvida, solicita-se a confirmação de que as cláusulas de riscos excluídos elencadas abaixo serão aceitas nas apólices de seguro garantia para GARANTIA DA PROPOSTA:

RISCOS EXCLUÍDOS

x.x. Não estão incluídos na cobertura quaisquer prejuízos ocasionados direta ou indiretamente e ocorridos em consequência de:

- a) obrigações trabalhistas e previdenciárias;**
- b) riscos cobertos por outros ramos ou modalidades de seguro, tais como, mas não se limitando a seguro de responsabilidade civil, lucros cessantes e eventos e riscos de natureza ambiental;**
- c) eventos de caso fortuito ou força maior, nos termos do Código Civil;**
- d) inadimplência de obrigações garantidas, decorrentes de atos ou fatos de responsabilidade do Segurado, que tenham contribuído de forma determinante para ocorrência do Sinistro;**
- e) inadimplência de obrigações do Edital que não sejam de responsabilidade do Tomador;**
- f) penalidades decorrentes do atraso do Tomador na apresentação desta Apólice e seus Endossos, ou da inadequação da Apólice para garantia do Edital;**
- g) atos de terrorismo conforme definido por legislação ou regulamentação aplicável;**
- h) atos de hostilidade, guerra, rebelião, insurreição, revolução, confisco, destruição ou requisição decorrentes de qualquer ato de autoridade de fato ou de direito, civil ou militar e, em geral, todo ou qualquer ato ou consequência dessas ocorrências, bem como atos praticados por qualquer pessoa agindo ou em ligação com qualquer organização cujas atividades visem a derrubar pela força o governo ou instigar a sua queda, pela perturbação da ordem política e social do país por meio de atos de terrorismo, guerra, revolução, subversão e guerrilhas;**
- i) quaisquer perdas, destruição ou danos, de quaisquer bens materiais, prejuízos e despesas emergentes ou consequentes de qualquer forma de radiação, contaminação, resíduo ou fissão, inclusive, mas não se limitando, às nucleares e ionizantes;**

- j) obrigações que não estejam expressamente garantidas e previstas no Objeto da presente Apólice;
- k) quaisquer prejuízos e/ou demais penalidades aplicadas em função da violação de normas anticorrupção dolosamente perpetradas pelo Segurado e/ou seus representantes.

Resposta:

Inicialmente, quanto à impossibilidade de estabelecimento de que as garantias previstas no Edital sejam “incondicionais” e/ou que não tenham cláusulas excludentes, o item 8.50 estabelece, de forma expressa, que a Garantia não pode conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pela Licitantes e/ou pelos emissores **que não as previstas expressamente no Edital, em lei ou na regulamentação vigente.**

Portanto, o disposto nos itens 8.13, 8.22 e 8.50 está em consonância com a legislação. Além disso, trata-se de clausulado padrão já previsto no Edital do Lote 3 (item 7.14), e que vem sendo utilizado em outros projetos de concessões de rodovias atuais, tais como na ANTT (Rota dos Cristais, CN5 e Ecovias do Araguaia – item 7.10 do Edital) e ARTESP (Nova Raposo – item 11.2.1 do Edital).

Já em relação aos riscos excluídos, está correto o entendimento, à exceção da alínea "f", que trata de penalidades decorrentes do atraso do Tomador na apresentação desta Apólice e seus Endossos, ou da inadequação da Apólice para garantia do Edital.

12. Cláusulas 16.14, 37.16.2, 37.16.5 e 38.11.1 da Minuta de Contrato

Em relação aos Prejuízos cobertos pelas Apólices de Seguro Garantia na modalidade Executante Concessionário – Garantia de Execução, é válido reforçar alguns conceitos: a apólice na modalidade em questão visa garantir indenização, até o LMG, pelos inadimplementos do Tomador (Concessionária) no Contrato de Concessão, apurados mediante regular processo administrativo, sendo tais inadimplementos referentes (i) a diferença entre os investimentos a serem realizados no período de vigência da Apólice, conforme previsto no Contrato de Concessão e os investimentos não concluídos por culpa ou dolo do Tomador no período de vigência da Apólice; (ii) os valores de Outorga; (iii) **multas aplicadas em decorrência de inadimplemento do Contrato de Concessão**; (iv) valor comprovadamente necessário para recebimento dos Bens Reversíveis e (iv) Outras Receitas devidas em contraprestação à concessão exclusivamente ao Poder Concedente e previstos no Contrato de Concessão.

Sendo assim, quaisquer eventos diversos destes que resultem em quaisquer prejuízos não poderão ser diretamente garantidos pelas Apólices. Aqui, incluem-se, portanto, eventuais valores de ressarcimentos de custos e despesas, ônus de fiscalização e custos com contratação de seguros.

De toda forma, é imprescindível esclarecer que uma vez que tais inadimplementos justifiquem, conforme previsão do Contrato de Concessão, a aplicação de uma penalidade e esta não seja paga pelo Tomador, a penalidade poderá ensejar a execução da garantia, cabendo a Seguradora o pagamento da indenização, nos termos da Apólice.

Assim, para ausência de dúvidas, questiona-se à Comissão se está de acordo com o entendimento no sentido de que os descumprimentos dos eventos em si listados nas cláusulas 16.14, 37.16.2, 37.16.5 e 38.11.1 não estarão cobertos diretamente, mas a partir do momento que seu descumprimento justificar a aplicação de uma penalidade, esta estará coberta pela Apólice de seguro.

Resposta:

O entendimento não está correto. A Garantia de Execução do Contrato será utilizada nas hipóteses previstas na cláusula 37.15 da Minuta de Contrato, independentemente de qual seja a modalidade ofertada pela Concessionária.

13. Cláusula 48.10.1 da Minuta de Contrato

Na Cláusula 48.10.1, que versa sobre a INTERVENÇÃO com o fim de assegurar a adequada manutenção da execução do Contrato, o Poder Concedente indica que poderá executar a Garantia de Execução do

Contrato se, eventualmente, as receitas não forem suficientes para cobrir o valor dos investimentos, custos e despesas decorrentes da Concessão, incorridas durante o período de intervenção. Pela simples leitura dos pontos destacados, a compreensão é de que a disposição foge do escopo do Seguro Garantia, já que o Poder Concedente coloca a possibilidade de acionamento da garantia para “injetar investimentos” no Contrato, com pagamento “direto” ao Segurado, sem que haja a necessidade de declaração de caducidade contratual, o que não reflete o princípio indenitário do Seguro Garantia.

Do mesmo modo, a cláusula 49.9, ao tratar das hipóteses de extinção do Contrato, traz a possibilidade de execução da garantia, para reaver créditos em favor do Poder Concedente.

Como abordado anteriormente, o escopo do Seguro Garantia é cobrir os prejuízos causados pelo Tomador em decorrência do descumprimento de suas obrigações contratuais, sendo a consequência desse descumprimento a rescisão do contrato (ou, caducidade). O acionamento da garantia no ato de intervenção do Poder Concedente ou na extinção do Contrato escapa totalmente desta premissa, não sendo viável o acatamento desta hipótese de acionamento da garantia.

De todo modo, vale reforçar que tais cenários uma vez que justifiquem, pelo inadimplemento, a aplicação de uma penalidade nos termos do Contrato de Concessão e esta penalidade não seja adimplida pela Concessionária, a garantia de execução poderá ser acionada e o Poder Concedente terá cobertura.

Assim, para ausência de dúvidas, questiona-se se o Poder Concedente está ciente e de acordo com o entendimento e funcionamento do seguro garantia.

Resposta:

O entendimento não está correto. A Garantia de Execução do Contrato poderá ser acionada nas hipóteses a que se referem as subcláusulas 37.15, 48.10.1 e 49.9.

14. Cláusula 37.16.4 da Minuta de Contrato

Com relação ao trecho relacionado a GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO de que “não poderá conter quaisquer ressalvas ou condições que possam dificultar ou impedir sua execução, ou que possam suscitar dúvidas quanto à sua exequibilidade”, primeiramente, em linha com os esclarecimentos efetuados na GARANTIA DE PROPOSTA, necessário se faz esclarecer que as Seguradoras, respaldadas pelas Circulares Susep 662/22 e 621/21 e pela legislação vigente, especialmente o artigo 757 do Código Civil, têm a prerrogativa de limitar seus riscos, desde que faça constar das Condições Contratuais da Apólice tais situações.

Destacamos que o Seguro Garantia, por natureza, não abrange todos os riscos (não é all risks), sendo que as hipóteses que fogem ao escopo deste ramo ou da modalidade Concessionário Executante não estão cobertas pelo seguro. Portanto, mesmo que não estejam determinados previamente pela Susep ou por Lei, uma vez que nem a Autarquia e nem o Legislador conseguem antecipar e esgotar todas possibilidades de exclusão, e tampouco têm a obrigação de realizar a subscrição de riscos (uma competência exclusiva das Seguradoras), é necessária e inafastável a limitação de riscos pela Seguradora, sob pena de inviabilizar o funcionamento do mercado segurador, uma vez determinados riscos, como riscos nucleares, riscos decorrentes de atos de guerras, eventos catastróficos, riscos decorrentes de outros ramos de seguro ou modalidades de seguro garantia, dentre outros, não podem ser cobertos, inclusive por limitação de resseguradores.

Sendo assim, para ausência de dúvida, solicita-se a confirmação pelo Poder Concedente de que as cláusulas de riscos excluídos elencadas abaixo serão aceitas nas apólices de seguro garantia para GARANTIA DE EXECUÇÃO:

“RISCOS EXCLUÍDOS

x.x. Não estão incluídos na cobertura quaisquer prejuízos ocasionados direta ou indiretamente e ocorridos em consequência de:

(i) riscos anteriores a data de início de vigência expressa na Apólice ou originários de outras

Modalidades de Seguro Garantia;

- (ii) riscos que estiverem ou que devem estar cobertos por outras Apólices de seguro, de outros ramos ou Modalidades, emitidas ou não;**
- (iii) alteração das obrigações contratuais garantidas pela Apólice, que tenham sido acordadas entre Segurado e Tomador sem a prévia comunicação e expressa anuência da Seguradora, desde que tal alteração resulte em agravamento do risco e, concomitantemente, tenha relação com a ocorrência do Sinistro ou resulte de má-fé do Segurado;**
- (iv) atos ilícitos dolosos ou por culpa grave equiparável ao dolo praticados pelo Segurado ou, seus administradores e representantes legais, no âmbito do Contrato Principal;**
- (v) o Segurado não cumprir integralmente quaisquer obrigações previstas nessa Apólice;**
- (vi) se o Segurado fizer declarações inexatas ou omitir de má-fé circunstâncias que configurem agravamento de risco ou que possam influenciar na aceitação do seguro, nos termos do art. 769 do Código Civil;**
- (vii) se o Segurado agravar intencionalmente o risco, nos termos do art. 768 do Código Civil.**
- (viii) casos fortuitos ou de força maior, nos termos do Código Civil Brasileiro;**
- (ix) atos exclusivos do Tomador, da Seguradora ou de ambos não poderão gerar qualquer perda de direitos ao Segurado**
- (x) quaisquer prejuízos e/ou demais penalidades aplicadas em função da violação de normas anticorrupção dolosamente perpetradas pelo Segurado e/ou seus representantes;**
- (xi) obrigações trabalhistas e previdenciárias, salvo se expressamente contratada respectiva cobertura adicional;**

Resposta:

A cláusula em questão não estabelece que a Garantia de Execução do Contrato será ""all risks"", mas limita-se a estabelecer que a apólice não poderá conter ressalvas e condições que possam dificultar/impedir sua execução.

Assim, os riscos excluídos mencionados poderão ser incluídos na apólice, desde que a garantia apresentada pela Concessionária cumpra integralmente com todas as exigências definidas nos documentos editalícios, notadamente com as exigências da cláusula 37 do Contrato de Concessão.

15. Cláusula 37.16.4 da Minuta de Contrato

De acordo com o item 37.16.4 o Poder Concedente prevê que a Garantia de Execução poderá ser executada para cobertura de multas, indenizações ou demais penalidades.

Como a Garantia de Proposta cobre as multas aplicadas em decorrência de inadimplemento do Contrato de Concessão pelo Tomador, questionamos à Comissão quais seriam as demais penalidades referidas, além de multas e indenizações previstas no contrato e seus anexos.

Resposta:

A subcláusula 37.15.5, ao estabelecer que a Garantia de Execução poderá ser executada para cobertura de multas, indenizações ou demais penalidades, objetiva englobar, além das multas e indenizações, eventuais outras obrigações pecuniárias devidas pela Concessionária e relacionadas à concessão não pagas na forma e prazos estabelecidos no contrato e anexos.

16. Cláusula 37.16.4 da Minuta de Contrato

Conforme destacado nos itens anteriores, o Seguro Garantia conta com limitações de risco (riscos excluídos). Vale lembrar que os riscos decorrentes de danos ambientais e responsabilidade

civil/penalidades regulatórias aplicadas por outros Órgãos são excluídos por serem objeto de outros ramos de seguro.

Assim, considerando que o seguro garantia não é all risks, importante o entendimento de que o Seguro Garantia não é o único ramo de seguro passível de contratação pelo Tomador, para cobrir os riscos decorrentes de um contrato.

Desse modo, para ausência de dúvidas, solicitase a Comissão que esclareça se esta ciente de que a exigência da GARANTIA DE EXECUÇÃO não se confunde com os demais seguros exigidos contratualmente, os quais deverão ser acionados com prioridade pela Concessionária para reparar os sinistros diretamente cobertos pelo plano de seguros, conforme previsto no Contrato.

Ademais, solicita-se a confirmação pelo Poder Concedente do entendimento de que a Garantia de Execução não será acionada diretamente para satisfazer os danos de tais eventos, uma vez que a GARANTIA DE EXECUÇÃO cobre exclusivamente os valores decorrentes de descumprimentos na execução do Contrato, como sobrecusto, multas e outorgas devidas pelo Tomador ao Segurado.

Resposta:

O Entendimento não está correto. A exigência da Garantia de Execução do Contrato não se confunde com os demais seguros exigidos contratualmente, os quais deverão ser acionados com prioridade pela Concessionária para reparar os sinistros diretamente cobertos pelos seguros, conforme rol de riscos estipulados na subcláusula 38.3. Assim, a Garantia de Execução do Contrato não será acionada diretamente para satisfazer os danos de tais eventos.

A Garantia de Execução do Contrato, cujo modelo consta do Anexo do Contrato 07, poderá ser executada total ou parcialmente nas hipóteses arroladas na subcláusula 37.16, sem prejuízo de outras hipóteses previstas no Contrato e Anexos do Contrato, na legislação e regulamentação vigentes.

17. Cláusula 37.16.4 da Minuta de Contrato

Novamente, é importante destacar que o escopo do Seguro Garantia é cobrir os prejuízos causados pelo Tomador em decorrência do descumprimento de suas obrigações contratuais, qual seja se realização dos investimentos devidos, multas e penalidades, custo pela não devolução dos bens reversíveis, bem como, o pagamento de outorgas e/ou outras receitas devidas em contraprestação à concessão exclusivamente ao Poder Concedente.

Assim sendo, considerando o objetivo do Seguro Garantia exposto, o termo “Garantir o fiel cumprimento de todas as obrigações contraídas” merecem revisão, uma vez que o Seguro Garantia conta com limitações de risco (riscos excluídos) que inviabilizam o pagamento de quaisquer valores, assim como a cobertura de danos ambientais, responsabilidade civil, fiscal, penalidades regulatórias aplicadas por outros Órgãos, dentre outros.

Diante do exposto, solicitamos esclarecer se é correto o entendimento de que o Seguro Garantia cobre todas as obrigações desde que decorrentes da não realização dos investimentos devidos, conforme previsto no Contrato de Concessão e que deveriam ter sido realizados, multa, bens reversíveis, outorga, e/ou outras receitas devidas em contraprestação à concessão exclusivamente ao Poder Concedente, conforme especificado na Apólice.

Resposta:

A Garantia de Execução do Contrato, cujo modelo consta do Anexo do Contrato 07, poderá ser executada total ou parcialmente nas hipóteses arroladas na subcláusula 37.15, sem prejuízo de outras hipóteses previstas no Contrato e Anexos do Contrato, na legislação e regulamentação vigentes.

18. Anexo 8A e 8B - Minutas dos Contratos de Administração das Contas do Contrato

Considerando que parte dos investimentos previstos para o Lote 7 será realizada através de recursos públicos advindos do Acordo Judicial de Reparação celebrado entre o Estado de Minas Gerais, a União e as empresas responsáveis pelo rompimento da barragem em Mariana, solicitamos esclarecimentos sobre os instrumentos jurídicos e operacionais que asseguram a vinculação efetiva desses valores à concessão em questão. Especificamente, requer-se detalhamento quanto à formalização do repasse à futura concessionária, ao fluxo de desembolso, aos marcos para liberação dos recursos e à eventual constituição de garantias orçamentárias ou financeiras que mitiguem o risco de inadimplemento ou atraso na execução do aporte.

Resposta:

Conforme previsto nos documentos editalícios, serão alocados para o pagamento da Contraprestação recursos ajustados em conformidade com o Acordo Judicial para Reparação Integral e Definitiva relativa ao Rompimento da Barragem de Fundão, celebrado em 24/10/2024 entre a União Federal, Estado de Minas Gerais, Estado do Espírito Santo, Ministério Público Federal, Ministério Público de Minas Gerais, Ministério Público do Espírito Santo, Defensoria Pública da União, Defensoria Pública de Minas Gerais e Defensoria Pública do Espírito Santo, na qualidade de Compromitentes, e Samarco Mineração S.A. na qualidade de Compromissária, tendo Vale S.A. e BHP Billiton Brasil Ltda. como Acionistas e Fundação Renova Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES como Intervenientes Anuentes.

O objeto do acordo é a renegociação de todas as medidas, programas, responsabilidades e obrigações assumidas pela Samarco, pela Fundação Renova e/ou pelas acionistas em decorrência do rompimento da barragem de Fundão, pertencente ao Complexo Minerário de Germano, em Mariana/MG, de propriedade da Samarco.

O referido acordo estabeleceu que os recursos previstos em seu Anexo 13, Cláusula 2, parágrafo primeiro, serão transferidos para conta vinculada a ser gerenciada pelo Estado de Minas Gerais visando a implementação de “Obras e serviços para construção e implantação de melhorias rodoviárias, operação e manutenção das rodovias do lote Ouro Preto – Mariana”, e, ainda, que a “realização das obras e serviços de que tratam a Cláusula 2 sob o regime de concessão”, cabendo ao edital determinar os moldes da aplicação dos valores (Cláusula 3 do Anexo 13 do Acordo Judicial).

Isso posto, estes montantes foram alocados ao projeto do lote Ouro Preto – Mariana para a quitação da Contraprestação a ser oferecida pela Adjudicatária, limitada ao valor máximo de R\$ 1.961.378.051,55 (um bilhão, novecentos e sessenta e um milhões, trezentos e setenta e oito mil e cinquenta e um reais e cinquenta e cinco centavos), valor este contido na parcela de recursos disponibilizados pelo Acordo Judicial e entendido hábil, pelo Poder Concedente, ao cumprimento das obras e aquisição de Bens Reversíveis previstos para o projeto.

A definição das datas para alocação dos recursos na Conta da Contraprestação da concessão observou o cronograma de desembolsos constante do Apêndice 22.2. do Anexo 22 do mencionado Acordo Judicial.

De acordo com a subcláusula 3.2 do Anexo 8B - Minuta do Contrato de Administração da Conta da Contraprestação e da Conta Multa do Contrato de Concessão, ato contínuo à abertura da Conta da Contraprestação, o Poder Concedente transferirá a parcela inicial da Contraprestação.

Recebidos os valores do Acordo Judicial, conforme regras e prazos do Acordo Judicial, o Poder Concedente repassará, em até 60 (sessenta) dias corridos após o efetivo recebimento, à Conta da Contraprestação, as parcelas do montante restante de Contraprestação, observados os percentuais e de acordo com o cronograma transcrito no Anexo 8B do Contrato de Concessão.

É essencial destacar, ainda, que o mencionado Acordo Judicial foi homologado pelo Supremo Tribunal Federal em 06/11/2024. De acordo com a decisão proferida pelo STF, o monitoramento do cumprimento do acordo será feito pela Coordenadoria Regional de Demandas Estruturais e Cooperação Judiciária, vinculada ao TRF6. A Coordenadoria decidirá sobre questões ordinárias relativas à execução do acordo, sob a supervisão do STF, devendo encaminhar ao Supremo semestralmente relatórios de monitoramento.

Ademais, o Capítulo IX do acordo aborda as penalidades aplicáveis em caso de descumprimento das obrigações de fazer e de pagar. Caso as obrigações de fazer não sejam cumpridas nos prazos estipulados, a governança deverá enviar uma comunicação prévia à compromissária e/ou à Fundação Renova, seguindo a

previsão da Cláusula 95. A partir dessa notificação, as partes têm um prazo mínimo de 20 (vinte) dias corridos para comprovar o cumprimento da obrigação ou apresentar justificativa técnica, incluindo situações de caso fortuito, força maior ou fato exclusivo de terceiro.

Caso a obrigação não seja cumprida após o procedimento prévio, o acordo prevê que será aplicada multa diária no valor de R\$ 125.000,00 (cento e vinte e cinco mil reais), observado o limite de R\$ 7.500.000,00 (sete milhões e quinhentos mil reais), até que a obrigação seja atendida ou até o limite máximo da multa, previstos, ainda, uma multa de 2% sobre o valor em atraso, além de juros moratórios de 1% ao mês, calculados de forma pro rata die, entre a data do vencimento e o pagamento efetivo, além de correção monetária.

19. Cláusula 21.6 da Minuta de Contrato

Entendemos que o rol de veículos isentos do pagamento de pedágio contido na cláusula 21.6 da minuta do contrato é taxativo, ou seja, não devem ser consideradas isenções adicionais como, por exemplo, para moradores lindeiros, ou categorias específicas de transporte, tal como previsto no edital referente ao Lote 8 / Vetor Norte?

Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, solicita-se o detalhamento dos critérios, abrangência territorial e impactos estimados na modelagem econômico-financeira para as novas isenções.

Resposta:

O entendimento está correto. As hipóteses de isenção de pagamento da tarifa de pedágio estão arroladas de forma taxativa na cláusula 21.6 do Contrato.

Além disso, a cláusula 29.1.8 foi ajustada para a republicação, estabelecendo que é risco alocado à esfera de gerenciamento do Poder Concedente a variação na receita tarifária em razão da edição e/ou alteração de regulamentações, pelo Poder Concedente, relacionadas à concessão de isenção na tarifa de pedágio, em relação às normas vigentes na data da apresentação da Proposta.

20. Cláusula 21.6 da Minuta de Contrato

Ainda sobre o rol de isenções, entendemos no inciso (vi) da cláusula 21.6, onde se lê:

“que embora não mencionados nesta subcláusula 21.6 sejam isentos do pagamento da TARIFA DE PEDÁGIO nos termos das regulamentações existentes antes da assinatura do CONTRATO.”

deve ser lido:

“que embora não mencionados nesta subcláusula 21.6 sejam isentos do pagamento da TARIFA DE PEDÁGIO nos termos das regulamentações existentes na data da apresentação da PROPOSTA ECONÔMICA.”

Com efeito, muito embora a concessionária seja obrigada a isentar do pagamento de pedágio aqueles a quem a legislação vigente conceder tal benefício, os licitantes só conseguem considerar em suas propostas as isenções existentes até a data de sua apresentação e, por óbvio, a concessionária não pode ser penalizada com isenções que sobrevenham após a apresentação das propostas. Assim, entendemos que a concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na hipótese da instituição de novas isenções ao pagamento da tarifa de pedágio após a data da entrega da proposta econômica. Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor informar a motivação e a base legal.

Resposta:

O entendimento está correto. A cláusula 29.1.9 do contrato foi ajustada, para estabelecer que é risco alocado à esfera de gerenciamento do Poder Concedente a variação na receita tarifária em razão da edição e/ou alteração de regulamentações, pelo Poder Concedente, relacionadas à concessão de isenção na tarifa de pedágio, em relação às normas vigentes na data da apresentação da Proposta.

21. Cláusula 14.13.4 da Minuta de Contrato

Entendemos que, respeitados os parâmetros mínimos de desempenho e os objetivos de nível de serviço, a concessionária poderá propor revisões técnicas nas soluções de engenharia previstas nos anexos do edital (especialmente no que tange à geometria, traçado, tipo de seção e padrão de intervenções em segmentos com características operacionais específicas), com vistas à otimização técnico-econômica do projeto executivo.

Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta afirmativa, solicita-se o detalhamento do procedimento de aprovação das alterações junto à SEINFRA e aos órgãos competentes.

Em caso de resposta negativa, favor esclarecer.

Resposta:

O entendimento está parcialmente correto. A Concessionária poderá propor alterações nos projetos de engenharia previstos no Contrato, desde que respeitados todas as normas técnicas, dimensionamento, geometria e o atendimento ao nível de serviço. Contudo, de acordo com a cl. 28.1.18, as alterações propostas pela Concessionária em relação ao previsto no PER, incluindo custos para elaboração dos projetos de engenharia e para execução das alterações, são riscos integralmente alocados a ela, devendo ainda respeitar os prazos de obras definidos no Contrato e PER.

Ademais, na forma da cl. 14.13.4 (II) do Contrato de Concessão, considerando o disposto na cláusula 28 - Riscos da Concessionária, sem prejuízo da avaliação da extensão das consequências de cada evento, não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária adequações de projeto de engenharia decorrentes da caracterização das hipóteses arroladas nos incisos da subcláusula 14.13.4 (II), tais como a ampliação do escopo de obra para adequação às exigências dos órgãos ambientais no âmbito do licenciamento para a execução dos serviços.

Além dos preceitos descritos no Contrato, de acordo com a subcláusula 14.6.1, o procedimento de análise dos projetos de engenharia deve seguir o disposto na regulamentação aplicável, inclusive no que tange aos prazos de apresentação de documentos.

Atualmente, este procedimento encontra-se descrito na Resolução Conjunta SEINFRA-DER nº 003/2021.

22. Cláusula 18.1.2 da Minuta de Contrato

Solicitamos esclarecimentos quanto à alocação de riscos associada a eventuais atrasos na obtenção das licenças ambientais, autorizações específicas e conclusão dos processos fundiários necessários à realização das obras previstas. Em especial, solicita-se detalhamento sobre os mecanismos previstos no edital e no contrato para tratamento de impactos decorrentes desses atrasos, inclusive no que se refere a prorrogação de prazos, reprogramação de obrigações contratuais e eventual direito ao reequilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Resposta:

De acordo com a subcláusula 18.1.2 do Contrato, é obrigação da Concessionária obter, em tempo hábil, e manter vigentes todas as licenças, outorgas de uso de recursos hídricos, anuências, permissões, autorizações, alvarás, certidões, de qualquer natureza, necessárias ao pleno exercício das atividades objeto do Contrato.

Na forma da subcláusula 18.1.6, o prazo para análise e emissão das devidas licenças, certidões, anuências e autorizações será aquele estabelecido em legislação própria do órgão licenciador, com as devidas particularidades.

De acordo com a subcláusula 18.1.7, contudo, o atraso não imputável à Concessionária na obtenção de licenças, outorgas de direito de uso dos recursos hídricos, anuências, permissões, autorizações, alvarás e certidões não poderá ensejar a aplicação de penalidades relacionadas à execução das obras correspondentes, sem prejuízo do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, quando cabível, desde que tenha cumprido as exigências pertinentes que lhe cabem, incluindo, mas não se limitando a: (i)

protocolo completo e tempestivo do requerimento correspondente, assim entendido como o protocolo realizado observando todos os requisitos e documentos necessários ao seu processamento, de acordo com as diretrizes do PER, as leis e regulamentos aplicáveis; (ii) célere e diligente resposta aos pedidos de informações e esclarecimentos solicitados pelos órgãos licenciadores; (iii) a elaboração tempestiva de estudos, relatórios, auditorias ou demais documentos necessários ao licenciamento; e (iv) o cumprimento das compensações ambientais determinadas pelo órgão ambiental.

23. Cláusula 28.1.19 da Minuta de Contrato

Considerando o caráter intensivo de obras no período inicial da concessão e a volatilidade histórica dos preços de insumos estratégicos (tais como cimento asfáltico de petróleo, aço, cimento e combustíveis), entendemos que materializada a variação significativa de custos desses itens, o risco será compartilhado entre a concessionária e o Poder Concedente.

Nosso entendimento está correto? Em caso de resposta negativa, favor informar as fórmulas paramétricas de reajuste, gatilhos de revisão extraordinária ou regramento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro aplicáveis.

Em caso de resposta negativa, favor informar como tal variação foi equacionada nos estudos econômico-financeiros que embasaram a concessão.

Resposta:

O projeto passará a incorporar ao contrato o mecanismo de compartilhamento de risco de preços de insumos, que tem como objetivo compensar parcialmente a diferença financeira entre (i) os efeitos da aplicação da variação do IRT e (ii) os efeitos da aplicação da variação do ICR, visando a refletir a atualização monetária dos custos incorridos pela concessionária para a execução do Contrato, na forma do Anexo do Contrato 18.

24. Cláusula 28.1.17 da Minuta de Contrato

Entendemos que a concessionária poderá propor a revisão ou exclusão de intervenções previstas no edital que não refletem adequadamente as condições operacionais, topográficas e ambientais do trecho ou que careçam de justificativa técnica, mediante demonstração devidamente fundamentada de sua inadequação ou inviabilidade na fase de elaboração dos projetos. Nosso entendimento está correto?

Em caso de resposta afirmativa, solicitamos a descrição do processo de aprovação, análise e eventual substituição de escopo, bem como os impactos contratuais e regulatórios decorrentes.

Em caso de resposta negativa, favor esclarecer.

Resposta:

As obras e serviços do Contrato deverão ser executadas seguindo os preceitos estabelecidos no Contrato e no PER, que refletem as necessidades das rodovias que serão objeto da concessão. Nada obstante, a Concessionária pode propor alterações nos projetos de engenharia previstos no Contrato, ciente de que, de acordo com a cl. 28.1.18, as alterações propostas pela Concessionária em relação ao previsto no PER, incluindo custos para elaboração dos projetos de engenharia e para execução das alterações, são riscos integralmente alocados a ela, devendo ainda observar os prazos previstos no Contrato e PER.

25. Geral

Considerando que trechos da rodovia podem conter áreas com ocupações irregulares ou passivos fundiários não regularizados, questionamos se existe levantamento prévio detalhado dessas situações nos estudos que embasaram a modelagem da concessão?

Resposta:

Informamos que, para a elaboração dos estudos que subsidiaram a modelagem da concessão, foi realizado o cadastro de ocupações irregulares que estão inseridas dentro das delimitações das faixas de domínio. Todas essas informações podem ser consultadas no “Capítulo 11 – Cadastros da Faixa de Domínio”, do arquivo "LOTE OP - ENG - CADASTRO RODOVIÁRIO - RELATÓRIO" e no “Capítulo 4.4.3 – Caracterização econômica da População e dos Municípios” do “Relatório Diagnóstico Socioambiental”, ambos disponíveis em: <https://dataroom.mg.gov.br/programa-de-concessoes/projetos-em-estruturacao/lote-rodoviario-7-ouro-preto>

Ressalta-se que faz parte da frente de serviços iniciais a pesquisa e identificação da FAIXA DE DOMÍNIO do SISTEMA RODOVIÁRIO, para obter informações dos limites da faixa, como ofícios, declarações, planilhas ou outros documentos. De forma complementar, executar uma pesquisa cartorial em busca de registros cartoriais, certidões de registro em nome do ente público, averbações de desapropriação e outros documentos que atestem o domínio público sobre a área, bem como registros de reconhecimento de limites, instrumentos celebrados entre o poder público e os proprietários vizinhos, estabelecendo a confrontação da FAIXA DE DOMÍNIO com as propriedades particulares.

26. Cláusula 5.3 da Minuta de Contrato

A Cláusula 5.3 da minuta do Contrato de Concessão, estabelece que “A CONCESSIONÁRIA estará impedida de realizar quaisquer obras e/ou serviços pertinentes ao OBJETO do CONTRATO no trecho localizado entre o km 36,5 e o km 40,4 da BR-356 até a liberação do referido trecho, por meio de comunicação formal do PODER CONCEDENTE.” Ou seja, a Concessionária não receberá o trecho compreendido entre o km 36,5 e km 40,4 da BR-365 até que formal e expressamente transferido pelo Poder Concedente, ficando, portanto, impedida de atuar sobre o trecho antes disso. Dessa forma, uma vez impedida de atuar sobre o trecho, fazer obras ou prestar serviços no trecho, também é provável que tal situação interfira em demais aspectos físicos e especialmente operacionais do restante do Sistema Rodoviário, especialmente em temas de fluidez de tráfego e tempos de atendimento dos serviços operacionais. Portanto, entendemos que todo e qualquer impacto decorrente da não transferência à Concessionária do trecho compreendido entre o km 36,5 e km 40,4 da BR-365 será considerada pelo Poder Concedente, razão pela qual não serão considerados eventuais desatendimentos a parâmetros de desempenho ou níveis de serviço aplicáveis à Concessionária quando impactados pela situação aqui tratada, especialmente os impactos na operação e tempos de atendimento, quando impactados pela transposição do trecho enquanto não transferido. Favor confirmar este entendimento e, caso não esteja correto, esclarecer como a situação será endereçada.

Resposta:

Nos termos do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá executar as obras e os serviços necessários ao cumprimento do objeto do Contrato, atendendo integralmente aos parâmetros e às demais exigências estabelecidas no Contrato e no PER, observando também as normas, manuais e regulamentações técnicas vigentes, obrigação que subsiste independentemente da situação fático-jurídica do trecho entre o km 36,5 e km 40,4 da BR-356.

Caso alguma circunstância extraordinária relacionada à situação do trecho mencionado impacte de forma imprevisível o cumprimento dos parâmetros do Contrato/PER, interferindo em aspectos físicos/operacionais do restante do sistema rodoviário, essa circunstância será apurada e, se for o caso, o Poder Concedente poderá ser imputado e/ou o Contrato reequilibrado na forma da cl. 3 2 e conforme definido na matriz de risco do contrato.

27. Cláusula 21.22.3 da Minuta de Contrato

A respeito da compensação do DUF, a Cláusula 21.22.3 do Contrato de Concessão estabelece que “Caso processado dentro do prazo previsto na subcláusula 21.22, ao montante apurado a título de compensação não incidirá correção monetária, custo de capital ou qualquer outro acréscimo no valor verificado na forma da subcláusula 21.20.” Dessa forma, entende-se que, caso a compensação ocorra fora do prazo previsto na

subcláusula 21.22, haverá incidência de correção monetária (pela variação do IPCA – Cláusula 1.69.1) e custo de capital (na forma da Cláusula 32.7.3), observados os parâmetros do Contrato de Concessão para ambos. Favor indicar se o entendimento está correto.

Resposta:

A respeito da compensação do DUF, a Cláusula 21.20.3 do Contrato de Concessão estabelece que “Caso processado dentro do prazo previsto na subcláusula 21.20, ao montante apurado a título de compensação não incidirá correção monetária, custo de capital ou qualquer outro acréscimo no valor verificado na forma da subcláusula 21.18.”. Dessa forma, entende-se que, caso a compensação ocorra fora do prazo previsto na cláusula 21.20, haverá incidência da “taxa SELIC pro rata temporis entre a data do vencimento do prazo previsto na subcláusula 21.20 e a data do término do processamento”, nos termos da cláusula 21.20.3.1.

28. Cláusulas 21.20 e 21.21 da Minuta de Contrato

Como apontado na minuta de Contrato de Concessão, Cláusulas 21.20 e 21.21, a Concessionária enviará anualmente ao Poder Concedente relatório demonstrando os valores de receita frustrada pela Concessionária, em decorrência da aplicação do Desconto de Usuário Frequentado – DUF, a fim que seja realizada a devida compensação. Esse relatório deverá ser “instruído com as demonstrações financeiras da CONCESSIONÁRIA, que deverão ser acompanhadas do relatório de auditoria elaborado por empresa de auditoria independente registrada na Comissão de Valores Mobiliários – CVM”. Está claro, portanto, que o relatório de auditoria mencionado na Cláusula 21.21 da minuta de Contrato de Concessão se refere ao relatório de auditoria anual a ser realizada sobre as demonstrações financeiras da Concessionária, observadas as diretrizes aplicáveis para tal tipo de auditoria, sendo esta a única documentação necessária a ser enviada para fins da apuração da perda de receita decorrente da aplicação do DUF. Favor confirmar este entendimento ou, caso esteja incorreto, explicar detalhadamente a documentação a ser apresentada para fins da apuração da compensação do DUF.

Resposta:

De acordo com a subcláusula 21.18 do Contrato, até o dia 30 de abril de cada ano a Concessionária deverá indicar a diferença entre (i) o somatório dos valores apurados a título da perda de receita decorrente do DUF durante o ano fiscal anterior e (ii) a perda de receita estimada em 1,66% (um vírgula sessenta e seis por cento) da receita tarifária para o mesmo período, e enviar os relatórios e demonstrativos pertinentes ao Ente Regulador.

Adicionalmente, na forma da subcláusula 21.19, **o relatório encaminhado ao Ente Regulador deverá ser instruído com as demonstrações financeiras** da concessionária, que deverão ser **acompanhadas do relatório de auditoria** elaborado por empresa de auditoria independente registrada na Comissão de Valores Mobiliários – CVM.

Por fim, na forma da subcláusula 21.20, o Ente Regulador, após o recebimento dos relatórios e demonstrativos pertinentes, apurará as informações prestadas pela Concessionária.

Portanto, a concessionária deve apresentar documentos que apresentem os dados exigidos na cláusula 21.18, incluindo, mas não se limitando, ao relatório de auditoria.

29. Cláusula 22 da Minuta de Contrato

Nos termos da Cláusula 22 do Contrato de Concessão e da Lei nº 8.987/95, além de demais dispositivos normativos sobre o tema, é permitida à Concessionária a exploração de receitas acessórias à arrecadação tarifária. Tais receitas foram apresentadas exemplificativamente na Cláusula 22.2 da minuta de Contrato de Concessão e, como se vê na prática de todos os contratos de concessão rodoviária no país, envolve a exploração da faixa de domínio delegada à Concessionária. Esse é um conceito que possui total pertinência, justamente porque a Concessionária é responsável por zelar pela faixa de domínio das rodovias a ela concedidas. Assim, entende-se que eventuais contratos ou outros instrumentos atualmente existentes para utilização da faixa de domínio das rodovias concedidas por terceiros, celebrados e

mantidos com o DER/MG, serão cedidos à Concessionária no momento em que esta assumir a operação do Sistema Rodoviário. Favor confirmar este entendimento.

Resposta:

O entendimento não está correto. No caso de existência de contrato de exploração comercial ou instrumento similar da faixa de domínio, cuja vigência tenha iniciado antes da data de Eficácia do Contrato de concessão, entende-se que não haverá transferência dos mesmos à Concessionária. Ademais, ressaltamos que, nos termos da lei de 6763/1975 competirá ao Concessionário pagar a TFDR (Taxa de Licenciamento para Uso e Ocupação da Faixa de Domínio) para exploração da faixa de domínio, além de cumprir todas as exigências do contrato e da regulamentação pertinente.

30. Geral

Para fins da exploração de receitas acessórias pela futura Concessionária nas quais haja intervenção sobre a faixa de domínio das rodovias a serem concedidas, entende-se que a Concessionária deverá receber, alinhar e aprovar os projetos de engenharia apresentados por quem pretender explorar alguma atividade na faixa de domínio e submeter tais projetos para a aprovação da SEINFRA. Caso a SEINFRA entenda pertinente, ela encaminhará os projetos para avaliação também do DER/MG. Além disso, não serão devidas pela Concessionária ou por terceiros quaisquer valores referentes a taxas, preços ou de qualquer outra ordem relacionados à avaliação e aprovação dos referidos projetos. Solicita-se, por favor, a confirmação de tais entendimentos e, caso qualquer deles não esteja correto, seja esclarecido o entendimento a ser conferido sobre o tema.

Resposta:

O entendimento está parcialmente correto. Com a edição da Lei Estadual nº 25.235/2025, que criou a Agência Reguladora de Transportes do Estado de Minas Gerais - ARTEMIG, a competência para fiscalizar e autorizar o uso e ocupação da faixa de domínio das malhas rodoviárias concedidas passou a ser da ARTEMIG. A Agência poderá se valer do apoio administrativo, técnico e jurídico do DER-MG, assim como do suporte técnico da concessionária, nos termos do inciso VIII do art. 20.

Assim, a Concessionária apoiará a ARTEMIG nesse processo, cabendo-lhe receber, alinhar e aprovar os projetos de engenharia apresentados por quem pretender explorar a faixa de domínio, devendo encaminhar seu parecer técnico à Agência, a quem caberá autorizar ou não o uso da faixa de domínio.

Por fim, o uso ou ocupação da faixa de domínio das rodovias é condicionada ao pagamento de taxa, nos termos do art. 4º da Lei Estadual nº 6.763 de 26 de dezembro de 1975.

31. Cláusula 23.4 da Minuta de Contrato

Conforme disposto na Cláusula 23.4 do Contrato de Concessão, a contraprestação devida à Concessionária será reajustada pelo IPCA até a data de transferência à Concessionária. Essa lógica se acomoda adequadamente para o caso de transferência tempestiva de tais recursos. Contudo, caso haja mora do Poder Concedente, entende-se que a mera correção monetária dos valores não é suficiente para lidar com a situação, inclusive porque a Concessionária poderá incorrer em inadimplementos relevantes caso não receba os recursos que lhe são devidos. Dessa forma, entende-se que, adicionalmente à correção monetária pelo IPCA, em caso de atraso de pagamento da Contraprestação pelo Poder Concedente, será configurado um desequilíbrio contratual, de modo que sobre o valor devido também incidirá a taxa prevista na Cláusula 32.7.3. Favor confirmar o entendimento e, caso esteja incorreto, indicar como serão calculados os ônus ao Poder Concedente decorrentes de seu inadimplemento do pagamento tempestivo da contraprestação, uma vez que a simples correção monetária não é suficiente.

Resposta:

Eventual atraso no pagamento da contraprestação pelo Poder Concedente poderá ensejar reequilíbrio

econômico-financeiro, nos termos da Cláusula 30 do Contrato, desde que demonstrado que a causa da mora é imputável ao Poder Concedente, nos termos da matriz de risco do contrato.

32. Anexo 2 - PER da Minuta de Contrato

Nos termos da minuta de Contrato de Concessão, caberá ao Ente Regulador aprovar a utilização e destinação da Verba de Segurança em bens e serviços relacionados ao Sistema Rodoviário, assim como para programas de promoção de segurança viária, prevenção de acidentes e educação no trânsito. Assim, se a Concessionária apresentar proposta ou projeto de aplicação dos valores da Verba de Segurança em bens, serviços ou programas, enquanto não houver a aprovação ou decisão de rejeição pelo Ente Regulador, também não serão revertidos os valores para a modicidade tarifária. Ou seja, enquanto pender decisão sobre aplicação dos recursos em programas, projetos, bens ou serviços, os recursos da Verba de Segurança serão acumulados para propiciar seu melhor aproveitamento para os fins aos quais destinados. Por favor, confirmar este entendimento ou explicar a dinâmica detalhada de destinação dos recursos da Verba de Segurança, especialmente quando apresentadas propostas pela Concessionária para sua destinação.

Resposta:

O entendimento não está correto. A Verba de Segurança no Trânsito não utilizada para custear bens e serviços relacionados ao Sistema Rodoviário será revertida à modicidade tarifária a ser considerada no bojo das Revisões Anuais, independentemente de existir projeto ou proposta apresentados pela Concessionária pendentes de análise pelo Ente Regulador.

33. Cláusula 21.9 da Minuta de Contrato

Tendo em vista que esta concessão considera a aplicação integral do sistema free flow / sistema de livre passagem para a arrecadação tarifária, no âmbito do qual o pagamento da tarifa pelos usuários, seja por meio de tag/AVI ou de modo posterior, observadas as regras aplicáveis, se dará por meio eletrônico, entende-se desnecessário o arredondamento da tarifa para múltiplos de dez centavos, devendo-se, portanto, desconsiderar o quanto dispõe a Cláusula 21.9 do Contrato de Concessão na cobrança de tarifa de pedágio no modelo de livre passagem. Isso facilitará o fluxo de atualização monetária das tarifas e não gerará passivos de arredondamento nos ciclos anuais se, contudo, trazer qualquer dificuldade no pagamento da tarifa pelos usuários. Isso porque a imposição de regra de arredondamento tem sua motivação histórica na facilitação de troco quando se faz o pagamento da tarifa nas cabines de pedágio na rodovia, o que não mais acontecerá, tornando o regramento desnecessário. Por favor confirmar este entendimento.

Resposta:

O entendimento não está correto. A Concessionária deverá considerar a regra de arredondamento prevista na Minuta de Contrato, em especial as cláusulas 21.3, 21.7 e 21.10.

34. Cláusula 25.1 da Minuta de Contrato

Em que pese a minuta de Contrato de Concessão constituir um sistema interessante de reserva de recursos vinculados na Conta da Concessão, para que se possa fazer frente a eventuais necessidades do projeto, nota-se que tais recursos poderão ser destinados para um número bastante significativo de propósitos, todos eles com expectativa de relevantes valores a serem demandados, tais como compensações de DUF, reequilíbrios contratuais, compensação de inadimplência, indenizações e aplicações na construção e infraestruturas resilientes às mudanças climáticas. Deste modo, há fundado receio de que tais recursos não serão suficientes para suportar todos esses propósitos, razão pela qual entende-se fundamental compreender como se dará a recomposição de recursos da Conta da Concessão para que se tenha liquidez e segurança na existência de recursos suficientes para todos os temas acima indicados, especialmente a compensação de DUF, que tem necessidade certa e inafastável (uma vez que o DUF é instituído no

projeto). É essencial que seja detalhadamente esclarecido como se conferirá segurança aos investidores acerca da disponibilidade, liquidez e segurança sobre tais disponibilidades de recursos, assim como se compensarão os eventos acima apontados em caso de insuficiência de recursos na Conta da Concessão, o que deve estar claro de antemão a todas as partes.

Resposta:

O saldo existente na Conta da Concessão será composto pelas transferências especificadas na cláusula 25.1 da Minuta de Contrato, as quais compõem os Recursos Vinculados. Em caso de eventual insuficiência dos Recursos Vinculados para as finalidades especificadas na cláusula 25.2 da Minuta de Contrato, o Poder Concedente se valerá de outras formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, exemplificadas na cláusula 32.8 da Minuta de Contrato.

35. Cláusula 19.10 da Minuta de Contrato

Tendo em vista o disposto na Cláusula 19.10 do Contrato de Concessão, na hipótese de acessos irregulares não serem regularizados pelos respectivos proprietários acessantes das rodovias, mesmo após comunicação pela Concessionária, nos casos em que existe fundado risco aos usuários do Sistema Rodoviário, a Concessionária estará autorizada a promover o imediato fechamento de tais acessos irregulares, independente de autorização prévia do Ente Regulador. O entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. Conforme previsto no PER, a Concessionária deverá bloquear os acessos particulares e não particulares não autorizados, mediante autorização expressa do Ente Regulador, com notificação de seus responsáveis, especialmente aqueles em que se configure situação de risco para os Usuários do Sistema Rodoviário.

36. Cláusula 28.1.42 da Minuta de Contrato

Entende-se que o texto da Cláusula 28.1.42 deve ser compreendido da seguinte forma: “28.1.42. Alteração ou extinção de impostos sobre a renda ou alteração na legislação aplicável especificamente sobre tais impostos”, de modo que, nos termos da legislação pertinente, toda e qualquer alteração de tributos (exceto sobre a renda) será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, inclusive as alterações decorrentes da reforma tributária promovida pela Emenda Constitucional nº 132/2023 e pela Lei Complementar nº 214/2025. Favor confirmar este entendimento.

Resposta:

O entendimento está correto, nos termos da matriz de risco definida no Contrato.

37. Cláusulas 28.1.12 e 21.1.14 da Minuta de Contrato

Tendo em consideração a contradição entre as disposições das Cláusulas 28.1.12 e 28.1.14, entende-se que a interpretação correta do Contrato de Concessão é no sentido de que os valores despendidos pela Concessionária para fins de promoção de desocupações da faixa de domínio em relação à ocupações irregulares existentes até a data de assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária deverão ser consideradas na Verba de Desapropriação. Favor confirmar o entendimento.

Resposta:

O entendimento está correto. A Minuta de Contrato foi ajustada e a subcláusula 28.1.14 foi excluída.

38. Cláusula 33.2.2 da Minuta de Contrato

Embora a modicidade tarifária seja um objetivo a ser perseguido, deve-se tomar cuidado para que não seja inadequadamente utilizada, ainda mais quando sem qualquer respaldo objetivo de sua aplicação. Na Cláusula 33.2.2 do Contrato de Concessão, quando se determina que as receitas acessórias da Concessionária serão revertidas em modicidade tarifária, se está criando dois graves problemas: (i) primeiro, deixa-se de incentivar de toda maneira a exploração de receitas acessórias pela Concessionária, retirando eventuais benefícios e fruições que seriam benéficas aos usuários, como também a potencial melhoria da proposta de preço dos licitantes que considerassem explorar tais potenciais; e (ii) ao fazer prever disposição tão ampla e sem qualquer parâmetro objetivo, deixa-se a futura concessionária exposta a toda e qualquer forma de consideração de tais eventuais receitas, o que retira sobremaneira a segurança jurídica e regulatória da concessão. Desse modo, solicita-se confirmar o entendimento de que a disposição da Cláusula 33.2.2 do Contrato de Concessão não será aplicável neste caso e poderá ser desconsiderada pelas licitantes.

Resposta:

O entendimento não está correto. Conforme previsto na cláusula 22.5 da Minuta de Contrato, os valores obtidos pela Concessionária a título de Receitas Acessórias serão revertidos à modicidade tarifária, em montante correspondente a 20% (vinte por cento) das Receitas de Exploração, em razão da exploração de qualquer atividade que se qualifique, nos termos do Contrato, como Receita Acessória.

39. Estudo de Demanda

Sabe-se que os projetos rodoviários atuais em diversos âmbitos, como o federal e alguns estados da federação, vem considerando mecanismos interessantes de compartilhamento do risco de demanda da concessão. Isso porque tais mecanismos permitem maior previsibilidade às partes para fins de estimação das receitas futuras da concessão, tornando as propostas mais firmes e responsáveis. Tudo isso assegura um serviço público adequado e a certeza de que os investimentos serão efetivamente realizados no sistema. Assim, solicita-se seja considerado incluir neste projeto mecanismo de compartilhamento de risco de demanda, que poderá observar metodologias que já estão em ampla prática no mercado, a fim de proporcionar melhores condições de proposta nesta licitação. Não sendo acatado este pedido, solicita-se esclarecimento acerca dos motivos pelos quais não foi considerado seguir conceito atualmente em ampla utilização no mercado, com aceitação geral e perspectivas de melhores resultados ao programa de concessões.

Resposta:

O risco de demanda será alocado à Concessionária, na forma estabelecida no Contrato, tendo em vista que o parceiro privado possui maior capacidade técnica e financeira para absorver e gerir esse tipo de risco.

40. Anexo 2 do Contrato - PER e Modelo Econômico Financeiro

São solicitados 34 km de duplicação a serem entregues no Ano 15 da Concessão, passando pelos municípios de Mariana, Rio Casca, Urucânia e Ponte Nova. Tendo em vista que se trata de um compromisso de investimento futuro muito distante, tal obrigação não é recomendável, haja vista a insegurança sobre a pertinência e necessidade de tais obras na forma atualmente prevista, assim como a dificuldade de estimar os custos de tal investimento no futuro, o que compromete a financiabilidade do projeto. Como alternativa, sugere-se seja condicionado o investimento a um gatilho de demanda, de modo que se solicita seja esclarecido se o investimento de duplicação previsto para o Ano 15 da Concessão está condicionado a um gatilho volumétrico e qual é o gatilho a ser considerado, devendo ser promovido reequilíbrio do contrato caso seja realizado o investimento, no momento de atingimento do gatilho em questão.

Resposta:

As obras previstas para o segundo ciclo de investimentos foram disciplinadas como investimento pré-autorizado ou como intervenção para manutenção do nível de serviço, decorrente do atingimento do gatilho de nível de serviço, nos termos da cl. 6.1.1, vi e vii do Contrato, as quais se submeterão, caso acionadas, ao regramento de reequilíbrio econômico financeiro do contrato.

41. Anexo 2 do Contrato - PER

O PER exige a correção de traçado em diversos pontos distintos do Sistema Rodoviário (48 pontos). Tais obras são custosas e nem sempre geram uma percepção de melhoria do serviço ou da infraestrutura pelos usuários. Desse modo, solicita-se esclarecimento sobre a possibilidade de substituição de tais correções físicas de traçado da rodovia por medidas de sinalização, ajuste de velocidade regulamentada na rodovia ou outras medidas de segurança que proporcionem a segurança viária e o conforto aos usuários, reduzindo o ônus financeiro e os inconvenientes de uma obra sem ampliação de capacidade na rodovia.

Resposta:

As correções de traçado previstas no PER são intervenções necessárias para adequar as características geométricas da rodovia à classe técnica de projeto estabelecida nos manuais vigentes do DNIT, bem como demais normas técnicas aplicáveis no país. Tais obras têm por finalidade corrigir pontos críticos do traçado existente, assegurando a compatibilidade com a velocidade de projeto mínima exigida para a classe da rodovia, considerando também o relevo da região.

A eventual solicitação de substituição de investimento deverá ser avaliada, no caso concreto, e nos termos disciplinados no Contrato.

42. Anexo 14 da Minuta de Contrato - Sistema de Livre Passagem

O modelo de livre passagem ou *free flow* vem sendo bastante difundido nas concessões rodoviárias pelo país. Esse é um aspecto muito positivo que foi assimilado pelo programa de concessões rodoviárias de Minas Gerais. Contudo, o *free flow* ainda possui alguns desafios relevantes, que vem sendo aprendidos e enfrentados pelas partes – Poderes Concedentes, Concessionárias e Reguladores. Dentre tais aspectos, a lida com a inadimplência dos usuários e o fluxo de aplicação de multas pelo não pagamento da tarifa são os mais relevantes e totalmente conexos.

Desse modo, os modelos mais avançados sobre o *free flow* vem atribuindo uma parcela pequena, ou nenhum risco às concessionárias em relação à inadimplência no pagamento da tarifa, especialmente para os usuários devidamente identificados. Isso porque as Concessionárias não possuem meios de cobrança ostensiva da tarifa dos usuários e se isso fosse delas exigido os custos de operação rodoviária seriam extremamente majorados, o que resultaria em tarifas mais altas. Como a Administração possui poder de polícia e pode aplicar multas de trânsito aos usuários, o modelo mais adequado é o de atribuir este risco ao Estado, podendo deixar alguma participação menos do risco à Concessionária como forma de incentivo à colaboração com a minimização da inadimplência. Esse percentual deve condizer com todo esse contexto e, portanto, não deveria superar 5% da inadimplência verificada. Neste caso, contudo, temos um percentual de 10% da inadimplência atribuído à Concessionária, o que se entende demasiado arriscado, ainda mais em um Estado que, não obstante seus méritos e credibilidade, ainda não possui um programa de concessões rodoviárias longo ou uma prática consolidada do *free flow*, o que suscita um incremento de risco ao modelo que não se mostra necessário. Assim, reduzir o percentual do risco de inadimplência de 10% para 5% da inadimplência verificada se mostra como recomendável para otimização do projeto e suas condições, favorecendo propostas mais sérias e robustas, acomodando o risco de maneira mais adequada. Pode-se, portanto, considerar que onde se lê 10% na Cláusula em referência deve-se ler 5%?

Resposta:

O entendimento não está correto. A Concessionária será responsável pelo risco equivalente a perda de até 10% do total de Tarifas de Pedágio não adimplidas pelos Usuários, nos termos do Anexo do Contrato 14 - Sistema de Livre Passagem.

Comissão de Contratação



Documento assinado eletronicamente por **Jeferson Bruno da Silva Moura**, Assessor, em 14/06/2025, às 10:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Augusto Conrado Martins**, Assessor, em 14/06/2025, às 10:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Thatiane Aurea Carvalho de Abreu**, Servidora Pública, em 14/06/2025, às 11:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.mg.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **115867429** e o código CRC **96DCB257**.

Referência: Processo nº 1300.01.0001607/2025-80

SEI nº 115867429