



ANÁLISE DE RISCOS

***Relatório Técnico 4.3 – Aspectos Contratuais e Jurídicos –
Volume 3***

***Estudos Técnicos Destinados à Implementação de Concessão
de Rodovias Estaduais do Rio de Janeiro – PMI.***

GRUPO 3 – NORTE – RJ 244

24/04/2019

CONTROLE DE REVISÃO

R00	30/10/2018	EMISSÃO INICIAL			
REVISÃO	DATA	DESCRIÇÃO	ELAB.	CONF.	APROV.
REVISÕES					

SUMÁRIO

1	LEVANTAMENTO E ANÁLISE CRÍTICA DAS MELHORES PRÁTICAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS PARA IDENTIFICAÇÃO E ALOCAÇÃO DE RISCOS	5
1.1	IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS	7
1.2	ANÁLISE DOS RISCOS IDENTIFICADOS.....	8
1.3	AÇÕES A SEREM TOMADAS SOBRE OS RISCOS	12
2	LEVANTAMENTO E EXAME DE MATRIZES DE RISCO ADOTADAS EM CONTRATOS DE CONCESSÃO DE RODOVIAS FEDERAIS E ESTADUAIS, BEM COMO DE OUTROS SETORES, CASO PERTINENTE.....	14
2.1	NÍVEL FEDERAL: CONTRATO DE CONCESSÃO DA RIS.....	15
2.2	NÍVEL ESTADUAL	26
2.2.1	SÃO PAULO: CONTRATO DE CONCESSÃO VIAPAULISTA	26
2.2.2	RIO DE JANEIRO.....	36
3	LEVANTAMENTO DE PRECEDENTES JUDICIAIS E ADMINISTRATIVOS SOBRE IDENTIFICAÇÃO E ALOCAÇÃO DE RISCOS EM CONTRATOS DE CONCESSÃO DE RODOVIAS	43
4	PROPOSTA DE MATRIZ DE RISCOS PARA O PROJETO	48
5	ANEXO: MATRIZ DE RISCOS.....	49

De acordo com o Plano de Trabalho, o Relatório Técnico 1 – Aspectos Contratuais e Jurídicos – Volume 3 (RT 4.3 – Análise de Riscos) contempla as atividades abaixo relacionadas:

- (i) Levantamento e análise crítica das melhores práticas nacionais e internacionais acerca da identificação e alocação de riscos;
- (ii) Levantamento e exame de matrizes de risco adotadas em contratos de concessão de rodovia federais e estaduais, bem como em outros setores, caso pertinente;
- (iii) Levantamento de precedentes judiciais e administrativos sobre identificação e alocação de riscos em contratos similares;
- (iv) Mapeamento de todos os riscos associados ao modelo contratual proposto para implementação e operação do objeto do PMI e indicação das consequências de sua ocorrência;
- (v) Categorização dos riscos, segundo sua natureza (e.g., riscos de projeto, riscos ambientais, etc.);
- (vi) Proposição de possíveis medidas mitigadoras para evitar a materialização dos riscos identificados ou reduzir seus impactos negativos, em caso de sua ocorrência (e.g., contratação de seguros e revisão quadrienal do contrato, conforme subitem 4.4.3 do Termo de Referência);
- (vii) Propositura de critérios claros para alocação dos riscos da forma mais econômica possível, isto é, à parte que melhor administre o risco, melhor controle a probabilidade da ocorrência do risco, tiver maior capacidade de controlar os impactos do risco e for apta a absorver o risco com menor custo, segundo as melhores práticas nacionais e internacionais; e
- (viii) Propositura de matriz de riscos para o projeto, que será detalhada nos instrumentos contratuais a serem elaborados na atividade “Documentos Jurídicos”.

Os resultados das atividades descritas acima serão descritos pormenorizadamente em tópicos próprios abaixo.

1 LEVANTAMENTO E ANÁLISE CRÍTICA DAS MELHORES PRÁTICAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS PARA IDENTIFICAÇÃO E ALOCAÇÃO DE RISCOS

Conforme indicado acima, a primeira atividade do presente Relatório consiste no levantamento e na análise crítica das melhores práticas nacionais e internacionais acerca da identificação e da alocação de riscos.¹

Tal atividade é de suma importância para a modelagem do projeto, porquanto a matriz de riscos consiste em um dos aspectos mais relevantes do Contrato de Concessão, devendo ser cautelosamente conduzida dita atividade, sob pena de resultar em um projeto mal estruturado.

Para desenvolvimento dessa atividade, foram consultados, avaliados e considerados os seguintes guias e manuais de gestão de riscos: (i) o “*Guia de Gerenciamento de Riscos de Obras Rodoviárias do DNIT*” (“Guia DNIT”)²; (ii) o “*Roteiro de Avaliação da Maturidade da Gestão de Riscos elaborado pelo Tribunal de Contas da União*” (“Roteiro TCU”)³; (iii) o “*Methodology for Risk Assessment and Management of PPP Projects*”, elaborado pela Agência para Desenvolvimento Internacional dos Estados Unidos (“Guia USAID”)⁴; (iv) o “*Guia Suplementar para Alocação Ótima de Riscos e Gestão de Riscos*”, elaborado pelo Município do Rio de Janeiro; e (v) diversos artigos publicados pelo Banco Mundial sobre identificação e gestão de riscos.

O Guia DNIT foi elaborado em atendimento à determinação do Tribunal de Contas da União (“TCU”) no âmbito da fiscalização do Edital RDC Presencial nº 489/2012, relativo à obra de construção da Rodovia BR-16/PA (Acórdão nº 1.310/2013). Na ocasião, o TCU recomendou que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (“DNIT”) estabelecesse uma matriz de riscos no edital e na minuta de contrato para “*tornar o certame mais transparente,*

¹ Nos termos do Guia USAID, *risco* é qualquer incerteza acerca de um fator, evento ou influência que pode impactar a performance de um projeto em qualquer etapa, no que se refere a tempo, custos, qualidade dos bens ou serviços ou rentabilidade prevista, podendo o risco ser positivo ou negativo.

² DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES - DNIT. “Guia de Gerenciamento de Riscos de Obras Rodoviárias – Fundamentos – 1ª edição”, 2013. Disponível em <<http://www.dnit.gov.br/download/servicos/guia-de-gerenciamento-de-riscos-de-obras-rodoviaras/guia-fundamentos-simplificado2.pdf>>. Acesso em 09.11.2018.

³ TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO - TCU. “*Roteiro de Avaliação da Maturidade da Gestão de Riscos*”, 2018.

⁴ UNITED STATES AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT - USAID. “*Methodology for Risk Assessment and Management of PPP Projects*”, 2013. Disponível em <<http://ppp-ukraine.org/wp-content/uploads/2015/03/PPP-Risks-Methodology-Eng.pdf>>. Acesso em 09.11.2018.

fortalecendo principalmente, a isonomia da licitação (...) e a segurança jurídica do contrato".⁵

O Guia DNIT tem como principais referências metodológicas manuais norte-americanos que também serão citados ao longo deste tópico, como o Manual do Departamento de Transporte da Califórnia ("Guia Caltrans")⁶, o Manual da Agência do Governo Federal Norte Americano ("Guia FHWA")⁷ e o Guia *Project Management Body of Knowledge* ("Guia PMBOK")⁸ elaborado pelo *Project Management Institute*.

Por sua vez, o Roteiro TCU foi criado a partir de levantamentos realizados pelo TCU com base em mais de 60 (sessenta) entidades da administração federal indireta para avaliar a maturidade da gestão de riscos nessas organizações e desenvolver um indicador que pudesse ser aplicado para medir o nível de maturidade de entidades públicas na gestão de riscos. O Roteiro TCU também incorporou a experiência adquirida nas práticas internacionais em uso no setor público.

Já os manuais e guias publicados pelo Banco Mundial, notadamente o "*Public-Private Partnerships Reference Guide (2014)*", "*Risk Distribution Methodology (2016)*" e "*Public-Private Partnerships Fiscal Risk Assessment Model User Guide – IFC*", foram preparados com base em experiências internacionais verificadas em diversos projetos realizados ao redor do mundo com o objetivo de auxiliar a identificação e mitigação de riscos no âmbito do gerenciamento de projetos.

Por fim, o Município do Rio de Janeiro elaborou o Guia Suplementar para Alocação Ótima de Riscos e Gestão de Riscos ("Guia"), que tem por objeto estabelecer a base e os fundamentos para identificação e alocação apropriada dos riscos em qualquer projeto de PPP/Concessão.

Apesar de as metodologias de gerenciamento de riscos possuírem determinadas particularidades a depender do guia ou manual utilizado, o processo fundamental para realizar essa gestão pode ser sumarizado de acordo com as seguintes etapas:

1. **Identificação dos riscos**, que consiste na busca, no reconhecimento e na descrição de riscos envolvidos no projeto;

⁵ TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO - TCU. Acórdão nº 1.310/2013 - Plenário. Item 9.1.1.

⁶ CALIFORNIA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION - CALTRANS. "*Project Risk Management Handbook: A Scalable Approach*", 2012.

⁷ U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION - FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION - FHWA. "*Guide to Risk Assessment and Allocation for Highway Construction Management*", 2006.

⁸ PROJECT MANAGEMENT INSTITUTE - PMI. "*Um Guia do Conhecimento em Gerenciamento de Projeto (Guia PMBOK®) - 5ª edição*", 2013.

2. **Análise dos riscos**, que corresponde ao processo de compreensão da natureza do risco e da determinação do seu nível, fornecendo a base para as decisões sobre o seu tratamento; e
3. **Ação sobre os riscos**, que envolve a seleção de uma ou mais opções para modificar o nível do risco (a probabilidade ou o impacto), bem como a elaboração de planos de tratamento.

Para facilitar o entendimento do tema, cada etapa mencionada acima será detalhada em subtópicos específicos, podendo-se fazer referência a um ou mais guias consultados e mencionados anteriormente, uma vez que as informações contidas em cada um deles são complementares para um entendimento abrangente acerca da gestão e alocação de riscos.

1.1 IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS

Com relação à etapa de identificação dos riscos, o Roteiro TCU prevê que pode ser adotada uma abordagem do tipo “*top-down*”, indo do risco mais geral para o mais específico. Ou seja, primeiramente são identificados os riscos em um nível mais geral ou mais relevante como ponto de partida, de modo a estabelecer prioridades para, em um segundo momento, serem identificados e analisados os riscos em um nível mais específico e/ou detalhado.

Conforme o Guia FHWA (2006), o processo de identificação dos riscos varia a depender da natureza do empreendimento. A maioria dos processos se inicia com uma análise das questões, das condições e das características do empreendimento, as quais podem derivar do projeto de engenharia e do orçamento e/ou cronograma estimado, por exemplo.

Dentre os dados de entrada que podem ser utilizados para identificação dos riscos, o Guia PMBOK sugere os seguintes: (i) estimativas de custos e de cronograma; (ii) documentos do projeto; (iii) estudos do setor; (iv) informações publicadas; e (v) estudos acadêmicos. Nos termos do Guia PMBOK, a equipe responsável pela tarefa de identificação dos riscos deve analisar os documentos e informações específicas do empreendimento, os dados históricos de projetos similares e o conhecimento acumulado a partir de empreendimentos semelhantes.

Por outro lado, o Guia FHWA (2006) alerta que as ferramentas e técnicas são instrumentos para apoiar o processo de identificação de riscos e não devem nunca substituir o julgamento de engenharia necessário para um bom processo de identificação de riscos.

Os riscos identificados podem ser agrupados por afinidade ou tipo. Segundo o Guia DNIT, a categorização pode ser organizada por meio de uma Estrutura Analítica de Riscos (EAR), que corresponde a uma representação hierárquica dos riscos identificados por categorias (Nível 1) e subcategorias (Nível 2). De acordo com o Guia DNIT, o uso contínuo de uma EAR resulta no estabelecimento de uma estrutura típica para empreendimentos de uma mesma natureza. Como exemplo de EAR para obras de rodovias, cumpre mencionar os serviços de terraplanagem (Nível 1) e a execução de projetos, a construção e o risco geológico como subcategorias da terraplanagem (Nível 2).

Após a etapa de identificação dos riscos, passa-se à análise de sua magnitude, relevância e impacto no projeto, conforme será abordado no tópico seguinte.

1.2 ANÁLISE DOS RISCOS IDENTIFICADOS

Alguns riscos identificados podem ser considerados mais significativos do que outros, levando-se em conta a probabilidade sua ocorrência, a severidade de seus impactos no projeto ou ambos.

Dentre os guias consultados, há um consenso no que se refere à forma de análise dos riscos identificados: a avaliação pode ser realizada tanto com base na quantidade como na qualidade, ou por meio da combinação desses métodos.

A *análise quantitativa* dos riscos será utilizada para os riscos que possuam valor numérico definido ou que admitam estimativa do valor de seu impacto.

A definição dos valores dos riscos deve ser realizada por meio do estudo econômico-financeiro do projeto, adaptando-se especificamente aos riscos e à magnitude dos riscos de cada projeto em particular⁹.

Para tanto, pode-se utilizar informações obtidas a partir de dados históricos ou modelos técnicos amplamente aceitos, ou mesmo a combinação desses dois métodos. O método correto variará para cada risco específico.¹⁰

⁹ United States Agency for International Development (USAID). "Methodology for Risk Assessment and Management of PPP Projects". 2013. Disponível em <<http://ppp-ukraine.org/wp-content/uploads/2015/03/PPP-Risks-Methodology-Eng.pdf>>. Acesso em 09.11.2018.

¹⁰ Idem.

Nessa análise, deve-se considerar, ainda, o fluxo de caixa determinado a partir do estudo econômico-financeiro do projeto, com base, por exemplo, em valores prováveis, ou ao menos estimados.¹¹

Por outro lado, a *análise qualitativa* dos riscos deve ser utilizada quando o custo ou o esforço envolvido para quantificar o risco for desproporcional em comparação à análise quantitativa, ou quando o nível de incerteza for tamanho que qualquer esforço em quantificar os riscos seria meramente especulativo.¹²

Conceitualmente, a magnitude de um dado risco pode ser determinada pelo produto da probabilidade do evento ocorrer por suas consequências. A relação entre o nível de risco e as variáveis que o compõem pode ser ilustrada por meio da figura abaixo, constante do Roteiro TCU:



Essa abordagem mais simples para determinação da magnitude dos riscos é normalmente utilizada nas seguintes hipóteses: (i) na avaliação inicial dos riscos em um nível macro, de modo a estabelecer prioridades de identificação e análise em um nível mais detalhado; (ii) quando não estão disponíveis dados numéricos, tempo ou recursos para a realização da análise numérica; ou (iii) quando ainda não é exigida uma precisão quantitativa.

Por outro lado, nos termos do Roteiro TCU, a análise *semiquantitativa* dos riscos (método essencialmente qualitativo, mas que se utiliza de pesos diferenciados para cada tipo de risco) geralmente utiliza escalas, como as exemplificadas a seguir, para fornecer um entendimento comum das classificações de probabilidade e impacto dos riscos. Em situações reais, essas escalas são

¹¹ Idem.

¹² Idem.

elaboradas de modo compatível com o contexto e os objetivos específicos da atividade objeto da gestão de riscos.

ESCALA DE PROBABILIDADES		
PROBABILIDADE	DESCRIÇÃO DA PROBABILIDADE, DESCONSIDERANDO OS CONTROLES	PESO
Muito baixa	Improável. Em situações excepcionais, o evento poderá até ocorrer, mas nada nas circunstâncias indica essa possibilidade.	1
Baixa	Rara. De forma inesperada ou casual, o evento poderá ocorrer, pois as circunstâncias pouco indicam essa possibilidade.	2
Média	Possível. De alguma forma, o evento poderá ocorrer, pois as circunstâncias indicam moderadamente essa possibilidade.	5
Alta	Provável. De forma até esperada, o evento poderá ocorrer, pois as circunstâncias indicam fortemente essa possibilidade.	8
Muito alta	Praticamente certa. De forma inequívoca, o evento ocorrerá, as circunstâncias indicam claramente essa possibilidade.	10

ESCALA DE CONSEQUÊNCIAS		
IMPACTO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO NOS OBJETIVOS, CASO O EVENTO OCORRA	PESO
Muito baixo	Mínimo impacto nos objetivos (estratégicos, operacionais, de informação/comunicação/divulgação ou de conformidade).	1
Baixo	Pequeno impacto nos objetivos (idem).	2
Médio	Moderado impacto nos objetivos (idem), porém recuperável.	5
Alto	Significativo impacto nos objetivos (idem), de difícil reversão.	8
Muito alto	Catastrófico impacto nos objetivos (idem), de forma irreversível.	10

Segundo o Roteiro TCU, o nível de risco inerente (NRI) a um evento corresponde ao nível do risco antes da consideração das respostas que a gestão adota, incluindo controles internos, para reduzir a probabilidade do evento e/ou de seus impactos nos objetivos do projeto. Resulta da combinação da probabilidade com o impacto, conforme tabelas anteriores.

De acordo com o Roteiro TCU, a política de gestão de riscos adotada por organizações geralmente estabelece categorias para classificar os níveis de risco resultantes do processo de análise, sejam inerentes ou residuais¹³, de modo consistente com o apetite de risco de cada organização¹⁴, nos seguintes termos:

¹³ De acordo com o Roteiro TCU, *risco residual* é o nível de risco identificado após a consideração das ações adotadas pela gestão (por exemplo, controles internos) para reduzir o risco (.).

¹⁴ Quanto risco uma organização está disposta a enfrentar para implementar sua estratégia, atingir seus objetivos e agregar valor para as partes interessadas, no cumprimento de sua missão.

ESCALA PARA CLASSIFICAÇÃO DE NÍVEIS DE RISCO

RB (Risco Baixo)	RM (Risco Médio)	RA (Risco Alto)	RE (Risco Extremo)
0 - 9,99	10 - 39,99	40 - 79,99	80 - 100

Os resultados das combinações de probabilidade e impacto, classificados de acordo com a escala de níveis de risco, podem ser expressos em uma matriz, como a constante do Roteiro TCU:

MATRIZ DE RISCOS

IMPACTO	Muito Alto 10	10 RM	20 RM	50 RA	80 RE	100 RE
	Alto 8	8 RB	16 RM	40 RA	64 RA	80 RE
	Médio 5	5 RB	10 RM	25 RM	40 RA	50 RA
	Baixo 2	2 RB	4 RB	10 RM	16 RM	20 RM
	Muito Baixo 1	1 RB	2 RB	5 RB	8 RB	10 RM
		Muito Baixa 1	Baixa 2	Média 5	Alta 8	Muito Alta 10
PROBABILIDADE						

A despeito do quanto indicado acima, a metodologia a ser adotada não precisa contemplar todas as frentes de análise de riscos. Com efeito, a metodologia adotada pelo DNIT considera apenas a análise quantitativa e de custos do projeto. De acordo com o Guia DNIT, a aplicação do modelo de gerenciamento de riscos visa quantificar os riscos que impactam o custo.

Por fim, conforme o Guia FHWA (2006), no caso das concessões, a análise dos riscos deve recair também sobre o desempenho da concessionária, o cumprimento do cronograma do projeto e dos custos.

Concluída a etapa de análise e avaliação dos riscos, a próxima etapa na metodologia de sua gestão consiste na definição da ação a ser tomada sobre os riscos, ou seja, na identificação das opções de tratamento para auxiliar a tomada de decisão que possa modificar a probabilidade e/ou o impacto do risco.

1.3 AÇÕES A SEREM TOMADAS SOBRE OS RISCOS

Uma vez identificados e avaliados os riscos, deve-se decidir qual será a ação a ser tomada sobre eles. Uma das formas de se administrar um risco (e seguramente a mais usual no âmbito de contratos de concessão) consiste na sua *alocação*. Sobre esse assunto, o “*Public-Private Partnerships Reference Guide*” do Banco Mundial¹⁵ estabelece as seguintes diretrizes:

- (i) Deve-se criar incentivos para que as partes administrem bem o risco e beneficiem o projeto, ou criar incentivos para que as partes reduzam os custos como um todo, garantindo as partes contra os riscos que não podem suportar;
- (ii) A alocação de riscos deve ser feita à parte que: (a) melhor administre o risco; (b) melhor controle a probabilidade de ocorrência do risco; (c) tiver maior capacidade de controlar os impactos do risco; e (d) for apta a absorver o risco com menor custo; e
- (iii) Há as seguintes limitações na alocação de riscos: (a) nível de detalhamento na alocação; (b) riscos que não podem ser transferidos; e (c) alcance da transferência do risco para o parceiro privado.

De acordo com o guia do IFC “*Implementing a Framework for Managing Fiscal Commitments from Public Private Partnerships*” (“Guia IFC”)¹⁶, erros no estágio de alocação de riscos podem provocar severas consequências fiscais, assim como afetar a prestação de serviços, inclusive pela não conclusão do projeto.

De acordo com o Guia IFC, a insuficiência na transferência dos riscos para o parceiro privado pode resultar em baixo incentivo para o bom desempenho no projeto. Por outro lado, a transferência excessiva de riscos pode gerar custos altos para o parceiro privado. Ou seja, de acordo com o Guia, a atribuição, ao parceiro privado, de determinados riscos cria incentivos para a boa prestação de serviços, mas a transferência excessiva irá forçar a renegociação (ainda sob o risco de perturbação na prestação do serviço) ou a rescisão do contrato.

Haverá, portanto, ineficiência no projeto se certos riscos, que poderiam ser reduzidos pelo Poder Concedente, forem transferidos ao parceiro privado. Além disso, não devem ser transferidos ao parceiro privado riscos que se relacionem

¹⁵ WORLD BANK. “Public-Private Partnerships Reference Guide - Version 2.0”, 2014. Disponível em <<https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/public-private-partnerships-reference-guide-version-20>>. Acesso em 09.11.2018.

¹⁶ INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION – IFC. “Implementing a Framework for Managing Fiscal Commitments from Public Private Partnerships”, 2014. Disponível em <<http://documents.worldbank.org/curated/pt/334471468031782348/pdf/843820WP0Box380ment0ForDistribution.pdf>>. Acesso em 09.11.2018.

a atividades e eventos sobre os quais o parceiro privado não tenha controle ou mecanismos de influência para poder administrá-los.

O Roteiro TCU indica, ainda, outra possibilidade de ação sobre um risco: o seu tratamento. Segundo o Roteiro TCU, esta atividade envolve a seleção de uma ou mais opções para modificar o nível do risco (a probabilidade ou o impacto), assim como a elaboração de planos de tratamento que, uma vez implementados, implicarão a introdução de novos controles ou a modificação daqueles existentes.

Selecionar a opção mais adequada para tratamento do risco envolve equilibrar, de um lado, os custos e esforços de implementação, e, de outro, os benefícios daí decorrentes. A partir disso, deve-se decidir a melhor forma de tratar o risco. A resposta ou a combinação de respostas selecionadas não precisa necessariamente gerar uma quantidade mínima de riscos residuais, mas se gerar um risco residual acima dos limites de tolerância a risco estabelecidos, a gestão terá que reconsiderar a opção de resposta ou os limites de tolerância.

Recomenda-se, também nesta etapa, a atividade de monitoramento e análise crítica dos riscos. Para tanto, é importante detectar mudanças no contexto interno e externo, incluindo alterações nos critérios de risco e no próprio risco, que podem requerer a revisão dos tratamentos atualmente adotados e suas prioridades, assim como levar à identificação de riscos emergentes. Para além disso, deve-se obter informações adicionais para aperfeiçoar a política, a estrutura e o processo de gestão de riscos. Adicionalmente, deve-se levar em consideração eventos, mudanças, tendências, sucessos e fracassos para que seja possível aprender com eles. Por fim, deve-se garantir que os controles sejam eficazes e eficientes no desenho e na operação.

Concluída a análise acima, cumpre mencionar que as diretrizes dos diversos guias e manuais mencionados foram consideradas para fins de formulação da Matriz de Riscos proposta para o projeto, constante do anexo ao presente Relatório.

2 LEVANTAMENTO E EXAME DE MATRIZES DE RISCO ADOTADAS EM CONTRATOS DE CONCESSÃO DE RODOVIAS FEDERAIS E ESTADUAIS, BEM COMO DE OUTROS SETORES, CASO PERTINENTE

Conforme indicado acima, o presente Relatório também compreende a atividade de levantamento das matrizes de riscos adotadas em contratos de concessão de rodovias brasileiras, em nível federal e estadual. Para fins da análise, foram selecionados os seguintes contratos¹⁷:

- i) **Nível Federal**: Contrato de concessão do trecho rodoviário composto pela BR-101/290/386/448/ RS, no trecho da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); pela BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101(A) (Osório) até o km 98,1; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377(B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-470/116(A) (Canoas); e pela BR-448, no entroncamento com a BR-116/RS-118 até o entroncamento com a BR-290/116 (Porto Alegre). Referido trecho é conhecido por Rodovia de Integração Sul (“RIS”). Essa é a modelagem mais recente da Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT”);
- ii) **Nível Estadual**: foram selecionados contratos de concessão de rodovias dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro.
 - a) **São Paulo**: Contrato de concessão do lote rodoviário composto pelas rodovias SP-249, no trecho Eng. Agrônomo Constante Pavan Júnior, de Avaré a Riversul; SP-255, no trecho Antônio Machado Sant’Anna, de Ribeirão Preto a Araraquara; no trecho Comandante João Ribeiro de Barros, de Araraquara a Jaú; no trecho Otávio Pacheco de Almeida Prado, de Jaú a Barra Bonita; no trecho Dep. João Lázaro de Almeida Prado, de Igarapu do Tietê a São Manuel; no trecho João Mellão, de São Manuel a Botucatu; Eduardo Saigh, de Itaí a Taquarituba; no trecho Jurandir Siciliano, de Coronel Macedo a Itaporanga; no trecho SP-257, no trecho Dep. Aldo Lupo, de Rincão a Américo

¹⁷ Os contratos de concessão da RIS e da VIAPAULISTA possuem cláusulas que tratam especificamente de alocação de riscos (respectivamente, cláusulas 20 e 19). Por tal razão, para fins do trabalho de levantamento realizado, foram considerados e listados nas tabelas incluídas neste Relatório apenas os riscos previstos expressamente nessas cláusulas. Eventuais outras disposições esparsas ao longo dos instrumentos contratuais foram desprezadas. Em todo caso, as previsões constantes das cláusulas mencionadas são suficientes para identificar os principais riscos relacionados a essas concessões.

Brasiliense; SP-281, no trecho Paulo Coluço, trecho de Riversul; SP-304, no trecho Antônio Prado Galvão de Barros, trecho de Jaú; e SP-328, no trecho José Fregonese, de Ribeirão Preto a Bonfim Paulista. Referido lote é conhecido por Rodovia dos Calçados, e é explorado pela Arteris ViaPaulista (“VIAPAULISTA”). Essa é a modelagem mais recente da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (“ARTESP”); e

- b)** Rio de Janeiro: Os contratos das duas últimas rodovias concedidas pelo Estado do Rio de Janeiro, abaixo indicados:
- b.1)** Contrato de concessão da Rodovia dos Lagos, no trecho da ligação viária Rio Bonito – Araruama – São Pedro da Aldeia, explorado pela CCR Via Lagos (“VIA LAGOS”); e
 - b.2)** Contrato de concessão do sistema viário Itaboraí – Nova Friburgo – Macuco, composto pelas rodovias RJ 104, a partir do Viaduto de Duques, na BR 101, até o entroncamento com a RJ 116, no km 0, explorado pela Concessionária Rota 116 S.A. (“ROTA 116”).

As matrizes de riscos acima indicadas foram avaliadas e consideradas para fins da elaboração da Matriz de Riscos proposta para o projeto. Além disso, foram, também, considerados riscos mais gerais endereçados, por exemplo, em matrizes de risco de outros setores, como o aeroportuário.

2.1 NÍVEL FEDERAL: CONTRATO DE CONCESSÃO DA RIS

A matriz de riscos da concessão da RIS consta da cláusula 20 do respectivo contrato de concessão.

Nos termos da subcláusula 20.1 do contrato de concessão da RIS, a concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos riscos descritos na subcláusula 20.1, excetuados os riscos descritos na subcláusula 20.2, que são assumidos pelo poder concedente.

A tabela a seguir detalha as previsões de referidas subcláusulas. O “X” marcado na tabela indica a parte à qual foi alocada cada um dos riscos elencados na tabela.

Matriz de Riscos da Concessão RIS		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
Volume de tráfego em desacordo com as projeções da Concessionária ou do Poder Concedente	X	
Recusa dos usuários em pagar a Tarifa de Pedágio	X	
Queda de receita tarifária em virtude de evasão de pedágio	X	
Obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão ¹⁸ , excetuadas as licenças a cargo do Poder Concedente ¹⁹	X	
Renovação e manutenção das licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão	X	

¹⁸ Nos termos do contrato de concessão da RIS, a Concessionária será responsável por:

(i) obter, renovar, em tempo hábil, e manter vigentes todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão, incluindo as licenças ambientais e autorizações necessárias à execução das Obras de Contorno em Trechos Urbanos, incluindo:

(a) as licenças e autorizações necessárias às Obras da Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço;

(b) as licenças e autorizações necessárias às Obras de Contornos em Trechos Urbanos;

(c) as licenças e autorizações necessárias às novas obras e serviços eventualmente solicitados pela ANTT;

(d) as certidões de uso e ocupação do solo junto às Prefeituras dos Municípios interceptados pela concessão, sempre que requeridas pela ANTT ou quando necessárias à obtenção de licenças e demais autorizações ambientais;

(e) as licenças e autorizações para os canteiros de obras, jazidas e áreas de apoio; e

(f) todas as licenças de operação relacionadas à Concessão;

(ii) obter e manter vigentes as outorgas de direito de uso dos recursos hídricos necessários à execução das obras e dos serviços da Concessão;

(iii) adotar todas as providências exigidas pelos órgãos competentes, nos termos da legislação vigente, para obtenção, renovação, manutenção ou regularização das licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão, arcando com as despesas e custos correspondentes; e

(iv) solicitar a transferência de titularidade das licenças e autorizações ambientais em até 1 (um) mês do recebimento de notificação do Poder Concedente, com a anuência do respectivo titular.

¹⁹ De acordo com o contrato de concessão da RIS, o Poder Concedente será responsável por:

(i) obter licença ambiental prévia das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, contemplando a anuência de órgãos intervenientes; e

(ii) obter licenças ambientais de instalação e autorização, contemplando a anuência de órgãos intervenientes.

Matriz de Riscos da Concessão RIS		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
Custos com o atendimento das condicionantes das licenças e autorizações a cargo da Concessionária, ou a cargo do Poder Concedente, sendo que, neste último caso, a Concessionária obriga-se até o limite de R\$ 4.494.717,56 ²⁰	X	
Valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas ou ocupação provisória de bens imóveis, até o limite da verba destinada para desapropriações, de R\$ 67.433.729,27 ²¹	X	
Valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desocupações da faixa de domínio da rodovia ²²	X	
Custos excedentes relacionados às obras e aos serviços objeto da Concessão, exceto nos casos atribuídos ao Poder Concedente, indicados nesta tabela	X	
Custos para execução dos serviços previstos no PER	X	

²⁰ Segundo o contrato de concessão da RIS, se o ressarcimento for menor, a diferença será revertida à modicidade tarifária; se o ressarcimento for maior, a concessionária terá direito ao reequilíbrio pela aplicação do Fluxo de Caixa Marginal.

²¹ Nos termos do contrato de concessão da RIS, a concessionária faz jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes, por meio do Fluxo de Caixa Marginal.

²² Segundo o contrato de concessão da RIS, a Concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do sistema rodoviário por todo o período da concessão, inclusive adotando as providências necessárias à sua desocupação, se e quando invadida por terceiros. Deverá, ainda, a concessionária submeter à ANTT plano de desocupação da faixa de domínio no prazo máximo de seis meses contados da data da assunção, contendo as ações necessárias para o cumprimento das metas e dos objetivos da concessão, que deverá ser executado nos prazos descritos no PER. A Concessionária arcará com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução do plano de desocupação, sem que lhe caiba qualquer indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão de tais dispêndios.

Matriz de Riscos da Concessão RIS		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
Custos referentes à inclusão de eventuais retornos em nível e referentes à adequação às normas e regularização dos retornos em nível existentes	X	
Atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no PER ou de outros prazos estabelecidos entre as Partes ao longo da vigência do Contrato, exceto nos casos atribuídos ao Poder Concedente, indicados nesta tabela	X	
Tecnologia empregada nas obras e serviços da Concessão	X	
Adequação às atualizações das normas e referências técnicas, incluindo os custos decorrentes	X	
Perecimento, destruição, roubo, furto, perda ou quaisquer outros tipos de danos causados aos Bens da Concessão, responsabilidade que não é reduzida ou excluída em virtude da fiscalização da ANTT	X	
Manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato por (i) até 15 (quinze) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados da Data da Assunção, caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência; e (ii) até 90 (noventa) dias a cada período de 12 (doze) meses contados da Data da Assunção, se as perdas e danos causados por tais eventos se sujeitarem à cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência	X	

Matriz de Riscos da Concessão RIS		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
Aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumentos das taxas de juros e variação cambial	X	
Variação das taxas de câmbio	X	
Modificações na legislação de imposto sobre a renda	X	
Caso fortuito ou força maior, desde que o fator gerador seja segurável no Brasil à época de sua ocorrência por, no mínimo, duas seguradoras	X	
Recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário, existente na faixa de domínio ou gerado pelas atividades relativas à Concessão	X	
Riscos que possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência, mas que deixem de sê-lo como resultado direto ou indireto de ação ou omissão da Concessionária	X	
Possibilidade da inflação de um determinado período ser superior ou inferior ao índice utilizado para reajuste da Tarifa de Pedágio ou de outros valores previstos no Contrato para o mesmo período	X	
Responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da operação do Sistema Rodoviário, bem como das obras e atividades realizadas pela Concessionária	X	
Prejuízos causados a terceiros, pela Concessionária ou seus administradores, empregados, prepostos ou prestadores de serviços ou qualquer outra pessoa física ou	X	

Matriz de Riscos da Concessão RIS		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
jurídica a ela vinculada, no exercício das atividades abrangidas pela Concessão		
Vícios ocultos dos Bens da Concessão por ela adquiridos após a Data da Assunção, arrendados ou locados para operações e manutenção do Sistema Rodoviário ao longo do Prazo da Concessão	X	
Defeitos em obras realizadas pelo Poder Concedente, conforme previsto na subcláusula 9.6.4 ²³ , após o recebimento definitivo destas obras pela Concessionária	X	
Alterações nas localizações ou tipo dos dispositivos, previstas nas Obras de Melhorias, item 3.2.1.2 do PER, nas condições estabelecidas na subcláusula 9.3.2 ²⁴	X	
Custos advindos da conclusão e das adequações necessárias para o atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER das obras executadas pelo Poder Concedente antes da Data da Assunção, nos termos das subcláusulas 9.6.8 e 9.6.9 ²⁵	X	

²³ Nos termos da subcláusula 9.6.4 do contrato de concessão da RIS, a concessionária deverá acompanhar a execução de cada etapa construtiva das obras do Poder Concedente, ocasião em que todas as inconsistências entre a obra e seus projetos deverão ser comunicadas à ANTT.

²⁴ De acordo com a subcláusula 9.3.2 do contrato de concessão da RIS, a ANTT poderá aprovar, caso a caso, a alteração do tipo de dispositivo e/ou seu deslocamento, previsto no item 3.2.1.2 do PER, desde que seja mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução e localização apresentem menor impacto socioambiental.

²⁵ Nos termos da subcláusula 9.6.8 do contrato de concessão da RIS, eventuais obras do Poder Concedente cujos contratos estejam em vigor quando da publicação do edital e que não sejam concluídas até a assinatura do contrato deverão ser assumidas pela concessionária na data de assunção e concluídas em prazo a ser pactuado com a ANTT, sem direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. De acordo com a subcláusula subsequente, os custos advindos das adequações e complementações necessárias para o atendimento dos parâmetros de desempenho previstos no PER das obras executadas pelo poder concedente antes da data da assunção, inclusive aquelas não concluídas, não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Matriz de Riscos da Concessão RIS		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
Custos advindos da realização de obras e serviços emergenciais, conforme descrito no PER no item 3.2.4	X	
Custos de manutenção e de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos, conforme previsto no PER	X	
Custos decorrentes de eventuais Obras de Manutenção do Nível do Serviço, cujo risco seja alocado à Concessionária nos termos do Anexo 9 ²⁶	X	
Custos excedentes, além dos percentuais pré-fixados, relacionadas à execução das obras de Estoque de Melhorias, nos termos da subcláusula 9.3.6 ²⁷ e do Anexo 5	X	
Custos adicionais decorrentes da fiscalização do tráfego de veículos com eixos suspensos, de que trata a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015.	X	
Manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos acima (15 (quinze) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados da Data da Assunção ou até 90 (noventa) dias a cada período de 12 (doze) meses contados da Data		X

²⁶ Segundo consta do Anexo 9 do contrato de concessão da RIS, na eventualidade de acionamento do gatilho volumétrico previsto no contrato para as obras de manutenção de nível de serviço estabelecidas no item 3.2.3 do PER, o ônus poderá ser alocado à concessionária, ao poder concedente ou compartilhado entre ambos, de acordo com fórmulas matemáticas específicas.

²⁷ De acordo com a subcláusula 9.3.6 do contrato de concessão da RIS, a inclusão de obras de melhorias será feita com base no estoque de melhorias, conforme previsto no item 3.2.1.3 do PER. A execução das obras do estoque de melhorias ocorrerá mediante solicitação da ANTT, que poderá ser realizada a qualquer momento durante a vigência do contrato.

Matriz de Riscos da Concessão RIS		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
da Assunção), hipótese na qual a responsabilidade do Poder Concedente se resume ao período excedente aos referidos prazos		
Decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de cobrar a Tarifa de Pedágio ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido no Contrato, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa a tal decisão		X
Descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao Poder Concedente previstos no Contrato e/ou na legislação vigente		X
Caso fortuito ou força maior, desde que o fato gerador não seja segurável no Brasil no momento da contratação/renovação da apólice, por, no mínimo, duas seguradoras		X
Alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda		X
Implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de Tarifa de Pedágio, que não existissem e que não estivessem previstos, na data da publicação do Edital, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas		X

Matriz de Riscos da Concessão RIS		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
Recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do Sistema Rodoviário, gerado antes da Concessão		X
Atraso nas obrigações conferidas ao Poder Concedente, inclusive quanto (i) à entrega do Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a Concessionária e o Poder Concedente; e (ii) à não realização ou atraso das obras que estão sob responsabilidade do Poder Concedente, identificadas no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens		X
Atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças e autorizações ambientais a cargo da Concessionária nos casos em que os prazos de análise dos órgãos ambientais e demais órgãos envolvidos no processo de licenciamento ambiental ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária ²⁸		X
Custos relacionados ao atendimento das condicionantes advindas dos estudos arqueológicos, indígenas e das comunidades quilombolas necessários à obtenção das licenças de instalação e de operação a cargo do Poder Concedente e da Concessionária		X
Atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo do Poder Concedente, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária		X

²⁸ Nos termos da subcláusula 20.2.9.1 do contrato de concessão da RIS, presume-se como fato imputável à concessionária qualquer atraso decorrente da não entrega de todos os documentos, estudos e informações exigidos pelos órgãos ambientais, ou em qualidade inferior à mínima estabelecida pelo órgão licenciador, prévia ou posteriormente ao pedido de licenciamento.

Matriz de Riscos da Concessão RIS		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
Vícios ocultos do Sistema Rodoviário e dos Bens da Concessão, vinculados à manutenção e operação, transferidos à Concessionária na Data da Assunção		X
Alteração unilateral no PER e no Contrato, por iniciativa do Poder Concedente, por inclusão e modificação de obras e serviços que afete o equilíbrio econômico-financeiro		X
Defeitos em obras realizadas pelo Poder Concedente, conforme previsto na subcláusula 9.6, até o recebimento definitivo destas obras pela Concessionária		X
Custos com desapropriação nos valores que excederem o limite da verba destinada para desapropriações, de R\$ 67.433.729,27		X
Custos com a obtenção das licenças e autorizações ambientais nos valores que excederem o montante de R\$ 4.494.717,56, indicado acima		X
Custos decorrentes da remoção e/ou recolocação de interferências existentes no Sistema Rodoviário, necessárias à execução das obras e serviços previstos no Contrato, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infraestrutura, conforme subcláusula 9.1.7 ²⁹		X
Fato do príncipe ou fato da administração que provoque impacto econômico-financeiro no Contrato		X

²⁹ Segundo a subcláusula 9.1.7 do contrato de concessão da RIS, no caso de interferências relacionadas ao setor de infraestrutura, a concessionária é responsável pelas providências para a sua remoção e/ou realocação e o Poder Concedente pelos custos decorrentes.

Matriz de Riscos da Concessão RIS		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
Atrasos nas obras decorrentes de condicionantes resultantes dos estudos arqueológicos, indígenas ou de comunidades quilombolas		X
Custos necessários para implantação de sistema de arrecadação de pedágio na modalidade Free Flow, ou outro que venha a existir, quando a implantação de tal sistema for exigida pelo Poder Concedente à Concessionária		X
Custos decorrentes de eventuais Obras de Manutenção do Nível do Serviço, cujo risco seja alocado ao Poder Concedente nos termos do Anexo 9, conforme mencionado acima		X
Custos parametrizados, com base em percentuais pré-fixados, decorrentes da execução das obras de Estoque de Melhorias nos termos da subcláusula 9.3.6 e do Anexo 5, conforme mencionado acima		X
Custos adicionais decorrentes da execução de eventuais Obras de Contorno em Trechos Urbanos, conforme estabelecido na subcláusula 9.5 ³⁰		X
Obtenção da DUP mediante solicitação justificada da Concessionária		X

³⁰ Nos termos da subcláusula 9.5.1 do contrato de concessão da RIS, caso a solução de travessia urbana prevista originalmente não atenda mais os preceitos de segurança viária e modicidade tarifária, nos termos da subcláusula 3.2.2 do PER, ou haja algum impedimento do ponto de vista socioambiental para a sua adequação, a concessionária poderá propor à ANTT a implantação de pistas duplas por meio de contorno em trechos urbanos. A inclusão das obras de contorno em trechos urbanos está condicionada à demonstração de vantajosidade, comparativamente à solução de travessia urbana. A inclusão das obras de contorno em trechos urbanos será feita mediante reequilíbrio econômico-financeiro contratual.

2.2 NÍVEL ESTADUAL

2.2.1 SÃO PAULO: CONTRATO DE CONCESSÃO VIAPAULISTA

A matriz de riscos da concessão da VIAPAULISTA consta da subcláusula 19 do respectivo contrato de concessão.

Nos termos da subcláusula 19.1 do contrato de concessão da VIAPAULISTA, a concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à concessão, incluindo os principais riscos listados na mencionada subcláusula (19.1), com exceção dos riscos contratual e expressamente alocados ao Poder Concedente.

De acordo com a subcláusula 19.1.1 do contrato de concessão da VIAPAULISTA, é de integral responsabilidade da concessionária o conhecimento e a assunção dos riscos a ela atribuídos por força do contrato e de seus anexos, devendo promover, às suas expensas e por sua conta e risco, levantamento pormenorizado das possíveis consequências em face da eventual materialização dos riscos a ela atribuídos.

Nos termos da subcláusula 19.1.2, deve ainda a concessionária adotar as soluções, os processos e as técnicas que julgar mais adequados e eficientes para mitigar os riscos a ela atribuídos, responsabilizando-se pelas consequências decorrentes.

Por sua vez, a subcláusula 19.2 do contrato determina que, sem prejuízo das demais disposições contratuais aplicáveis, o Poder Concedente assume os riscos relacionados à concessão listados na citada subcláusula (19.2).

Os riscos referidos expressamente na cláusula 19 do contrato de concessão da VIAPAULISTA serão detalhados na tabela a seguir. O “X” marcado na tabela indica a parte à qual foi alocada cada um dos riscos elencados na tabela.

Matriz de Riscos da Concessão VIAPAULISTA		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
A aprovação junto à ARTESP dos projetos necessários à realização dos investimentos que se façam necessários para a perfeita exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO	X	

Matriz de Riscos da Concessão VIAPAULISTA		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
A obtenção das aprovações e das Licenças Ambientais, nos limites estabelecidos no ANEXO VI ³¹	X	
A realização das obras e investimentos previstos no CONTRATO para a viabilização da exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO	X	
Passivos e/ou irregularidades ambientais cujo fato gerador tenha se materializado após a celebração do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL ou que sejam relacionadas na listagem de condicionantes, passivos e programas ambientais, constante do ANEXO II	X	
Quedas de RECEITA TARIFÁRIA em virtude da evasão de pedágio, conforme estabelecido no presente CONTRATO, com exceção das hipóteses expressamente previstas	X	
Variação de custos de insumos, custos operacionais, de manutenção, investimentos ou qualquer outro custo incorrido pela CONCESSIONÁRIA na execução do objeto contratual	X	
Os riscos associados a quaisquer investimentos, custos e/ou despesas decorrentes da execução de serviços que gerem RECEITAS ACESSÓRIAS, a não ser nos casos em que haja, mediante prévia anuência da ARTESP, arranjos	X	

³¹ Nos termos do Anexo VI do contrato de concessão da VIAPAULISTA, a concessionária será responsável por todas as providências relativas à conservação e manutenção no tocante a: (i) levantamentos periódicos das condições superficiais, estruturais, de conforto e de segurança dos pavimentos para controle dos parâmetros mínimos exigidos no edital; (ii) dimensionamento do projeto de conservação especial; (iii) estudos e projetos básicos e executivos, em conformidade com as exigências do licenciamento ambiental; e (iv) planejamento e execução das obras e instalação. Cada uma destas etapas será acompanhada pela ARTESP, devendo a concessionária manter um esquema de consulta e aprovação permanente, observando os processos necessários de licenciamento ambiental junto aos órgãos competentes. Qualquer obra somente poderá ser iniciada após a aprovação pela ARTESP dos respectivos projetos executivos e da apresentação da respectiva licença ambiental de instalação.

Matriz de Riscos da Concessão VIAPAULISTA		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
específicos que ensejem a exploração público-privada conjunta de ativos, com regras de compartilhamento dos riscos pré-definidas		
Variação nas RECEITAS ACESSÓRIAS em relação às estimadas pela CONCESSIONÁRIA, inclusive quando em decorrência de criação e/ou extinção de tributos ou alterações na legislação ou na regulação tributárias, observadas as regras específicas estabelecidas no CONTRATO	X	
Atraso no cumprimento dos cronogramas e prazos estabelecidos no CONTRATO, especialmente no prazo dos marcos finais expressos no(s) cronograma(s) vigentes, sempre que o atraso estiver relacionado a obrigações e riscos que não tenham sido expressamente alocadas à ARTESP ou ao PODER CONCEDENTE	X	
Circunstâncias geológicas nas áreas compreendidas pela CONCESSÃO	X	
Tratamento das INTERFERÊNCIAS apresentadas no ANEXO II e todas as consequências a elas relacionadas, inclusive ônus decorrente da necessidade de remoção ou deslocamento e demais custos associados às providências eventualmente necessárias, tais como aquelas relacionadas aos projetos de engenharia e investimentos associados	X	
Alterações propostas pela CONCESSIONÁRIA nos PLANOS DE INVESTIMENTOS vigentes ou nos projetos de engenharia respectivos	X	

Matriz de Riscos da Concessão VIAPAULISTA		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
Riscos relacionados à contratação dos seguros e garantias obrigatórios, respeitando os prazos, os limites e as regras estabelecidas no CONTRATO e nos respectivos PLANOS DE GARANTIAS e PLANOS DE SEGUROS, inclusive risco de eventual dificuldade ou inviabilidade de execução de seguros e garantias pela ARTESP nas hipóteses que ensejariam direito a sua execução	X	
Erro de projeto, erro na estimativa de custos e/ou gastos, mesmo nos casos que demandaram prévia aprovação pela ARTESP	X	
Falhas na prestação dos serviços, defeitos nas obras ou equipamentos, bem como erros ou falhas causados pelos terceirizados ou subcontratados	X	
Todos os riscos inerentes à prestação do SERVIÇO ADEQUADO, incluindo, entre outros, variações nos investimentos, custos ou despesas, e inovações tecnológicas necessárias para o atendimento aos INDICADORES DE DESEMPENHO vigentes, bem como das normas técnicas e regras contratuais	X	
Roubos, furtos, destruição, perdas ou avarias nos locais de obras ou em seus ativos, cuja materialização não tenha sido provocada pelo PODER CONCEDENTE ou pela ARTESP	X	
Segurança e saúde dos trabalhadores do SISTEMA RODOVIÁRIO, que estejam subordinados à CONCESSIONÁRIA, seus subcontratados ou terceirizados	X	

Matriz de Riscos da Concessão VIAPAULISTA		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
Greves e dissídios coletivos de funcionários da CONCESSIONÁRIA, de seus fornecedores, subcontratados ou terceirizados	X	
Alteração do cenário macroeconômico, aumento do custo de capital, e alteração de taxas de juros praticados no mercado	X	
Variação nas taxas de câmbio, ressalvado o disposto no Anexo XXII ³²	X	
Atraso na entrada em operação comercial das PRAÇAS DE PEDÁGIO, salvo quando comprovado que o atraso decorreu exclusivamente de fato imputável ao PODER CONCEDENTE ou à ARTESP	X	
Necessidade de realização de investimentos para a implantação de SISTEMA ELETRÔNICO DE COBRANÇA DE PEDÁGIO, bem como pela necessidade de adequação de sua tecnologia	X	
Adequação à regulação exercida por quaisquer outros órgãos ou entidades distintos da ARTESP, cuja competência inclua as atividades objeto do CONTRATO	X	
Adequação à regulação exercida pela ARTESP, quando meramente procedimental ou para fins de padronização	X	
Fatores imprevisíveis, fatores previsíveis e de consequências incalculáveis, caso fortuito ou força maior que, em condições normais de mercado possam ser objeto de cobertura de seguro oferecido no Brasil se, à época da materialização do risco, este seja segurável há pelo menos	X	

³² EVTEA.

Matriz de Riscos da Concessão VIAPAULISTA		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
2 (dois) anos e por pelo menos duas empresas seguradoras, até o limite da média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticados no mercado, independentemente de a CONCESSIONÁRIA as ter contratado		
Prejuízos causados a terceiros pela CONCESSIONÁRIA, seus empregados, prestadores de serviço, terceirizados, subcontratados ou qualquer outra pessoa física ou jurídica vinculada à CONCESSIONÁRIA, no exercício das atividades abrangidas no CONTRATO	X	
Planejamento tributário da CONCESSIONÁRIA	X	
Capacidade financeira e/ou de captação de recursos da CONCESSIONÁRIA, assim como os custos de empréstimos e financiamentos obtidos para arcar com as obrigações decorrentes do CONTRATO	X	
Inadimplência dos USUÁRIOS no pagamento da TARIFA DE PEDÁGIO	X	
Decisões judiciais que suspendam as obras ou a prestação dos serviços decorrentes de atos comissivos ou omissivos da CONCESSIONÁRIA	X	
Ineficiências ou perdas econômicas decorrentes de falhas, negligência, inépcia, omissão ou das próprias atividades da CONCESSIONÁRIA no cumprimento do objeto deste CONTRATO	X	
Constatação superveniente de erros ou omissões nos PLANOS DE INVESTIMENTOS, bem como nos projetos de engenharia relacionados a cada investimento, inclusive nos levantamentos que o subsidiaram, mesmo aqueles	X	

Matriz de Riscos da Concessão VIAPAULISTA		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
necessários para aferir os dados e projetos divulgados pela ARTESP		
Variação da receita tarifária em função da demanda pela utilização do SISTEMA RODOVIÁRIO	X	
Variação da demanda pela utilização do SISTEMA RODOVIÁRIO	X	
Variação nos custos, prazos ou quaisquer outras circunstâncias relacionadas à imissão na posse ou à condução e conclusão dos processos expropriatórios dos imóveis necessários à execução das atividades de exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO, ressalvado o caso de atraso na expedição de DECLARAÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA ou DECLARAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL, por culpa exclusiva da ARTESP ou do PODER CONCEDENTE	X	
Fato do Príncipe que efetivamente onere a execução do CONTRATO, nos casos em que o ato ou fato impactar risco que já tenha sido atribuído expressamente à CONCESSIONÁRIA neste CONTRATO	X	
Tratamento de passivos que não tenham sido identificados pela CONCESSIONÁRIA, nos termos do ANEXO XVIII ³³	X	
Decisões judiciais ou administrativas que impeçam ou impossibilitem a CONCESSIONÁRIA de prestar os		X

³³ O Anexo XVIII do contrato de concessão da VIAPAULISTA contém o regulamento da transição do sistema rodoviário, da Concessionária Autovias S.A. para a contratada, para integração ao lote das Rodovias dos Calçados. Não identificamos nenhum dispositivo tratando especificamente de passivos ambientais. Contudo, o procedimento em questão tem por objeto a transferência do Lote 10 à contratada, incluindo, além do sistema rodoviário, as rodovias de acessos e demais trechos rodoviários contíguos à malha que constituem o lote 10, conforme descrição apresentada no ANEXO II - Situação Atual do Sistema Rodoviário.

Matriz de Riscos da Concessão VIAPAULISTA		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
serviços, exceto nos casos em que a CONCESSIONÁRIA tiver dado causa à decisão ou na hipótese de haver previsão neste CONTRATO que aloque o risco associado à CONCESSIONÁRIA		
Atrasos ou inexecução das obrigações da CONCESSIONÁRIA causados pela demora ou omissão do PODER CONCEDENTE ou da ARTESP na realização das atividades e obrigações a eles atribuídas neste CONTRATO		X
Fatores imprevisíveis, fatores previsíveis de consequências incalculáveis, caso fortuito ou força maior que, em condições normais de mercado, não possam ser objeto de cobertura de seguro oferecido no Brasil e, à época da materialização do risco, este não seja segurável há pelo menos 2 (dois) anos no mercado brasileiro, por pelo menos duas empresas seguradoras, ou com relação à parcela que supere média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticados no mercado, independentemente de a CONCESSIONÁRIA as ter contratado, nos termos da subcláusula 19.1, xxvi, do Contrato ³⁴		X
Passivos e/ou irregularidades ambientais não conhecidos pelas PARTES, e não relacionados na Listagem de Condicionantes, Passivos e Condicionantes ambientais constante do ANEXO II, cujo fato gerador tenha se		X

³⁴ Conforme indicado acima, a cláusula em apreço imputa à concessionária o risco relacionado a fatores imprevisíveis, fatores previsíveis e de consequências incalculáveis, caso fortuito ou força maior que, em condições normais de mercado possam ser objeto de cobertura de seguro oferecido no Brasil se, à época da materialização do risco, este seja segurável há pelo menos 2 (dois) anos e por pelo menos duas empresas seguradoras, até o limite da média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticados no mercado, independentemente de a concessionária as ter contratado.

Matriz de Riscos da Concessão VIAPAULISTA		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
materializado antes da celebração do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL		
Danos causados ao SISTEMA RODOVIÁRIO, aos BENS REVERSÍVEIS, à CONCESSIONÁRIA, a terceiros ou aos USUÁRIOS, quando em decorrência da materialização dos riscos atribuídos ao PODER CONCEDENTE ou quando por sua culpa		X
Danos causados ao SISTEMA RODOVIÁRIO, aos BENS REVERSÍVEIS, à CONCESSIONÁRIA, a terceiros ou aos USUÁRIOS, quando em decorrência da realização de obras de responsabilidade do PODER CONCEDENTE		X
Descobertas arqueológicas ou paleológicas nas áreas envolvidas com a CONCESSÃO		X
Criação e/ou extinção de tributos ou alterações na legislação ou na regulação tributárias, salvo aquelas atinentes a impostos/contribuições sobre a renda, que tenham impacto direto nas receitas ou despesas da CONCESSIONÁRIA, relacionados especificamente com a execução do objeto do CONTRATO ³⁵		X
Tratamento das INTERFERÊNCIAS eventualmente identificadas e de todas as consequências a elas		X

³⁵ De acordo com a subcláusula 19.2.viii.a do contrato de concessão da VIAPAULISTA, na hipótese de criação de contribuição provisória sobre movimentação ou transmissão de valores e de créditos e direitos de natureza financeira, ou outro tributo, nos moldes da extinta Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira (CPMF), será considerado, para fins de apuração do impacto no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, o prejuízo efetivamente comprovado, limitado a uma única incidência do tributo sobre o montante total de receita auferida por ano de concessão. Nos termos da subcláusula 19.2.viii.b, os riscos descritos no subitem viii não serão assumidos pelo poder concedente no que disser respeito à exploração das receitas acessórias, e atividades relacionadas, as quais serão realizadas e exploradas sob responsabilidade exclusiva da concessionária, sendo o risco tributário a ela atribuído, a não ser nas hipóteses expressamente ressalvadas no contrato.

Matriz de Riscos da Concessão VIAPAULISTA		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
relacionadas, inclusive ônus decorrentes da necessidade de remoção ou deslocamento e demais custos associados às providências eventualmente necessárias, desde que não estejam listadas no ANEXO II e reste comprovado que tais INTERFERÊNCIAS já existiam no SISTEMA RODOVIÁRIO antes da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL		
Impactos decorrentes da criação, revogação ou revisão das normas exaradas pela ARTESP sobre as atividades objeto deste CONTRATO, exceto as meramente procedimentais e de padronização		X
Modificação unilateral, imposta pela ARTESP, das condições de execução do CONTRATO		X
Fato do Príncipe que efetivamente onere a execução do CONTRATO, salvo quando o ato ou fato caracterizar risco que já tenha sido atribuído expressamente à CONCESSIONÁRIA neste CONTRATO		X
Modificações promovidas pela ARTESP nos INDICADORES DE DESEMPENHO previstos no ANEXO III, que causem comprovado e efetivo impacto nos encargos da CONCESSIONÁRIA, superior àquele experimentado na hipótese de o serviço concedido ser desempenhado em condições de atualidade e adequação		X
Investimentos e impactos positivos ou negativos decorrentes da implantação de sistema de arrecadação de TARIFAS DE PEDÁGIO na modalidade FREE FLOW, ou outro que venha a existir		X

Matriz de Riscos da Concessão VIAPAULISTA		
Risco	Risco atribuído à Concessionária	Risco atribuído ao Poder Concedente
Tratamento de passivos que tenham sido identificados pela CONCESSIONÁRIA, nos termos do ANEXO XVIII		X
Redução de custos ou redução de encargos setoriais ou incremento de receitas, gerados em face da materialização de algum dos riscos alocados expressamente ao PODER CONCEDENTE		X
Consequências decorrentes do atraso ou da antecipação da transferência do SISTEMA REMANESCENTE para a CONCESSIONÁRIA, bem como a transferência que ocorra em desconformidade com as condições estabelecidas no ANEXO XVIII		X
Tratamento de vícios ocultos identificados a qualquer tempo pela CONCESSIONÁRIA, tanto no SISTEMA EXISTENTE quanto no SISTEMA REMANESCENTE, desde que decorram de atividades anteriores aos respectivos TERMOS DE TRANSFERÊNCIA INICIAL E DO SISTEMA REMANESCENTE		

2.2.2 RIO DE JANEIRO

(i) Contrato de Concessão VIA LAGOS

No caso do contrato de concessão da VIA LAGOS, a única disposição que trata especificamente de alocação de riscos consiste na cláusula 6ª. Contudo, referida cláusula é de veras singela, e trata apenas de pouquíssimos riscos.

Com isso, diferentemente dos contratos de concessão da RIS e da VIAPAULISTA, citados acima, o contrato de concessão da VIA LAGOS não contém cláusula detalhada elencando os principais riscos relativos à concessão, subdividindo-os entre aqueles atribuídos à concessionária e aqueles atribuídos ao Poder Concedente.

Por tal razão, pode-se dizer que o contrato de concessão da VIA LAGOS não contém uma matriz de riscos propriamente dita. Ainda assim, algumas disposições do contrato de concessão da VIA LAGOS tratam de riscos. Os principais desses dispositivos serão descritos abaixo.

Nos termos do §1º da cláusula 6ª do contrato de concessão da VIA LAGOS, a concessionária assume, em decorrência de referido instrumento contratual, integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à concessão, exceto nos casos em que o contrário resulte do contrato e de seus anexos.

Segundo disposto no §2º da cláusula 6ª do contrato de concessão da VIA LAGOS, a concessionária assume, integralmente e para todos os efeitos, o risco de tráfego inerente à exploração do sistema rodoviário, incluindo o risco de redução do volume de tráfego, inclusive em decorrência da transferência de trânsito para outras rodovias. Neste sentido, o §3º da cláusula 6ª ainda prevê que as projeções de volume de tráfego consideradas na proposta de preços, durante todo o período da concessão, são de responsabilidade da concessionária.

Note-se que, para além dos riscos expressamente assumidos pela concessionária, indicados acima, ela também se responsabiliza pelo cumprimento de várias obrigações que também representam a assunção de riscos, tais como a obtenção de todas as licenças e autorizações necessárias ao exercício das atividades da concessão, bem como a promoção de desapropriações, instituição de servidões administrativas, proposição de limitações administrativas e ocupação provisória de bens imóveis necessários à execução e à conservação de obras e serviços vinculados à concessão, correndo os custos decorrentes destes atos por conta da concessionária, até o limite da verba prevista no Anexo III do Edital (R\$ 709.000,00 – setecentos e nove mil reais).

Por outro lado, o §1º da cláusula 14ª do contrato de concessão da VIA LAGOS prevê diversas hipóteses nas quais a concessionária terá direito à revisão do valor da tarifa de pedágio, em contrapartida aos riscos assumidos pela concessão. Por consequência, pode-se dizer que, quando a revisão tarifária for favorável à concessionária, os riscos correspondentes a esses eventos são alocados ao Poder Concedente, a despeito da ausência de previsão na cláusula própria do contrato que trata da alocação de riscos (cláusula 6ª). São essas as hipóteses que ensejam revisão tarifária:

- (i) Sempre que houver modificação unilateral do contrato imposta pelo Poder Concedente, que importe em variação de custos ou de receitas, para mais ou para menos, conforme o caso;

- (ii) Sempre que forem criados, alterados ou extintos tributos ou encargos legais ou sobrevierem disposições legais, ocorridas após a data de apresentação das propostas de oferta objeto da concorrência, de comprovada repercussão nos custos da concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;
- (iii) Sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos, para mais ou para menos, conforme o caso;
- (iv) Sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da administração ou de interferências imprevistas que resultem, comprovadamente, em variações dos custos da concessionária;
- (v) Sempre que houver alteração legislativa de caráter específico que tenha impacto direto sobre as receitas da concessionária, como por exemplo a que concede isenção, redução, desconto ou qualquer outro privilégio tributário ou tarifário; e
- (vi) Sempre que forem constatadas modificações estruturais nos preços relativos aos fatores de produção ou modificações substanciais nos preços dos insumos relativos aos principais componentes de custos considerados na formação do valor da outorga da concessão, não atendidas ou cobertas pelos reajustes tarifários previstos em contrato, observados os preceitos legais pertinentes.

Similarmente ao indicado no item “i” acima, outras disposições contratuais tratam de alterações nos encargos da CONCESSIONÁRIA, nos seguintes termos:

- (i) O §3º da cláusula 7ª prevê que qualquer alteração nos encargos da concessionária, bem como nas especificações indicadas nos anexos V e VI do edital, poderá importar na revisão do valor da tarifa básica de pedágio, para mais ou para menos, conforme estabelecido em contrato;
- (ii) O §12 da cláusula 45ª do contrato dispõe que acréscimos ou supressões de obras e serviços que tenham comprovada repercussão nos custos da concessionária implicarão a revisão do valor da tarifa básica de pedágio, para mais ou para menos, conforme o caso;
- (iii) O §3º da cláusula 54ª estabelece que, em havendo alteração unilateral do contrato que aumente os encargos da concessionária, o poder concedente deverá restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro contratual; e
- (iv) O §2º da Cláusula 54ª estabelece que, no caso de supressão unilateral, pelo DER-RJ, de obras e serviços, se a concessionária já houver adquirido

os materiais e contratado e recebido os serviços, estes deverão ser indenizados pelo Poder Concedente, pelos custos de aquisição devidamente comprovados, acrescidos da taxa de administração.

Para além disso, a Cláusula 18ª, “n”, do contrato de concessão da VIA LAGOS prevê que o Poder Concedente deve assumir responsabilidades decorrentes de quaisquer atos ou fatos anteriores à outorga da concessão, o que também representa a assunção de risco pelo Poder Concedente. Note-se que essa mesma Cláusula (18ª) também imputa ao Poder Concedente inúmeros direitos e deveres, tais como declarar bens imóveis de utilidade pública, com caráter de urgência, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, estabelecer limitações administrativas e autorizar ocupações temporárias de bens imóveis, para assegurar a realização e a conservação de obras e serviços vinculados à concessão, correndo à conta da concessionária os ônus daí decorrentes, até o limite da verba prevista no anexo III do edital (R\$ 709.000,00 – setecentos e nove mil reais). Outro exemplo seria a realização dos entendimentos necessários com as prefeituras municipais para construção, reformulação ou remoção de acessos, quando for o caso.

Ainda, o §3º da cláusula 45ª estatui que os prazos estipulados no contrato são contínuos e só poderão ser suspensos na ocorrência de força maior, de caso fortuito, de caso de príncipe, de fato da administração ou de interferências imprevistas, devidamente justificadas. Similarmente, o §11 da cláusula 54ª estabelece que a inexecução do contrato, resultante de força maior, de caso fortuito, de fato do príncipe, de fato da administração ou de interferências imprevistas que, embora retarde ou impeça a execução parcial ou total do ajuste, exonera a concessionária de qualquer responsabilidade pelo atraso no cumprimento dos cronogramas físicos de execução das obras ou serviços, bem como pelo descumprimento das obrigações emergentes do contrato. Caso ocorram esses eventos, estabelece o parágrafo seguinte que as partes acordarão se haverá lugar para recomposição do equilíbrio contratual. Caso a impossibilidade de cumprimento do contrato torne-se definitiva, ou a reposição do inicial equilíbrio econômico-financeiro se releve excessivamente onerosa para o Poder Concedente ou para os usuários, decidir-se-á pela rescisão contratual.

Por fim, o §13 da cláusula 54ª prevê que sempre que um caso de força maior corresponda, ao tempo de sua verificação, a um risco segurável em praças brasileiras, por apólices comercialmente aceitáveis, e independentemente de a Concessionária as ter contratado, verificar-se-á o seguinte:

- (i) A concessionária não ficará exonerada do cumprimento pontual das obrigações contratuais na medida em que aquele cumprimento se

tornasse possível em virtude do recebimento de indenização aplicável nos termos da apólice comercialmente aceitável relativa ao risco em causa;

- (ii) Haverá lugar para reposição do equilíbrio econômico-financeiro contratual apenas na medida do excesso dos prejuízos sofridos relativamente à indenização aplicável nos termos da apólice comercialmente aceita relacionada ao risco em causa, ou daquela que seria aplicável independentemente das limitações resultantes da franquia, capital segurado ou limite de cobertura; e
- (iii) Haverá lugar para rescisão contratual quando, apesar do recebimento da indenização aplicável nos termos da apólice comercialmente aceitável relativa ao risco em causa, a impossibilidade de cumprimento das obrigações emergentes do contrato seja definitiva, ou a reposição do equilíbrio econômico-financeiro contratual seja excessivamente onerosa para o poder concedente ou para os usuários

(ii) Contrato de Concessão ROTA 116

As mesmas observações indicadas acima para o contrato de concessão da VIA LAGOS aplicam-se ao contrato de concessão da ROTA 116, cujo conteúdo é semelhante ao do primeiro no que concerne o tema em análise (alocação de riscos). São dignas de nota, contudo, as seguintes disposições contratuais, que são distintas (em termos) daquelas previstas no contrato de concessão da VIA LAGOS:

- (i) A cláusula 5ª, §1º, do contrato prevê que a concessionária assume, em decorrência do contrato, integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à concessão. Diferentemente do contrato de concessão da VIA LAGOS, a disposição mencionada não contém a ressalva de que ficam excetuados os casos em que o contrário resultar do estabelecido no contrato e em seus anexos;
- (ii) A Cláusula 12ª prevê que, para manutenção do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato, ambas as partes (e não apenas a concessionária, como estava previsto no contrato de concessão da VIA LAGOS), terão direito à revisão do valor ou prazos de pagamento da outorga da concessão e/ou da revisão do valor da tarifa de pedágio (e não apenas à revisão da tarifa, como estava previsto no contrato de concessão da VIA LAGOS), para mais ou para menos, nos mesmos casos previstos no contrato de concessão da VIA LAGOS;

- (iii) Diferentemente da mesma previsão no contrato de concessão da VIA LAGOS, o item “b” do §1º da cláusula 12ª excetua o imposto de renda da previsão de que caberá reequilíbrio em caso de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais ou na edição de novas disposições legais, ocorridas até a data de apresentação das propostas pelo licitante vencedor da licitação, de comprovada repercussão nos custos da concessionária, para mais ou para menos, quando provado o seu impacto sobre as condições financeiras dos serviços;
- (iv) O §1º da cláusula 12ª não prevê a hipótese de reequilíbrio estabelecida no contrato de concessão da VIA LAGOS, consistente na constatação de modificações estruturais nos preços relativos aos fatores de produção ou modificações substanciais nos preços dos insumos relativos aos principais componentes de custos considerados na formação do valor da outorga da concessão, não atendidas ou cobertas pelos reajustes tarifários previstos em contrato, observados os preceitos legais pertinentes;
- (v) O §2º da cláusula 15ª estabelece que o início da execução de qualquer projeto comercial associado à concessão deve ser previamente autorizado pela fiscalização, que, na ocasião, deverá verificar se o mesmo integra o inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato; caso não integre, ensejará o reequilíbrio contratual;
- (vi) Não consta do contrato de concessão da ROTA 116 a previsão de que, no caso de supressão unilateral, pelo DER-RJ, de obras e serviços, se a Concessionária já houver adquirido os materiais e contratado e recebido os serviços, estes deverão ser indenizados pelo Poder Concedente, pelos custos de aquisição devidamente comprovados, acrescidos da taxa de administração;
- (vii) O §2º da Cláusula 51ª estabelece que o reequilíbrio contratual também é devido em caso de alteração unilateral do contrato que reduza as receitas da concessionária; e

Não identificamos claramente a existência de verba limite para os custos atribuídos à concessionária com desapropriações.

Notas finais sobre os modelos da Concessão VIA LAGOS e ROTA 116.

Com base nos comentários acima expostos, tem-se que ambas as concessões de rodovias vigentes no Estado do Rio de Janeiro não apresentam uma matriz de riscos propriamente dita, apesar da previsão esparsa de cláusulas sobre

riscos e das hipóteses de cabimento do reequilíbrio econômico-financeiro em favor das concessionárias.

No entanto, com base nos modelos da ANTT e da ARTESP, assim como apresentado no tópico das Melhores Práticas (nacionais e internacionais), a previsão de uma matriz de riscos é benéfica ao projeto, tendo em vista que confere maior previsibilidade, transparência, segurança jurídica e eficiência na execução o Contrato de Concessão, garantindo, assim, maior atratividade.

Por essa razão, recomenda-se que o Contrato de Concessão contenha cláusula com expressa alocação dos riscos. Neste sentido, consta desse Relatório matriz de riscos propostas pela Autorizada, com a alocação de cada um dos riscos identificados, formas de mitigação e de materialização, assim como justificativa para sua alocação.

Na minuta do Contrato, a apresentação desses riscos se dará em forma de cláusula, como se tem nos modelos da ANTT e da ARTESP.

3 LEVANTAMENTO DE PRECEDENTES JUDICIAIS E ADMINISTRATIVOS SOBRE IDENTIFICAÇÃO E ALOCAÇÃO DE RISCOS EM CONTRATOS DE CONCESSÃO DE RODOVIAS

Conforme indicado acima, o presente Relatório também contempla a atividade de levantamento de precedentes judiciais e administrativos que se relacionem à temática de identificação, análise e alocação de riscos em concessões de rodovias brasileiras, bem como em outros setores, caso pertinente.

Para tanto, foram pesquisados precedentes dos seguintes Tribunais: (i) Supremo Tribunal Federal; (ii) Superior Tribunal de Justiça; (iii) Tribunal de Contas da União (TCU); (iv) Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro; e (v) Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro.

No entanto, os únicos resultados relevantes para essa análise foram obtidos na pesquisa de precedentes do TCU. Neste sentido, confira-se abaixo entendimentos gerais manifestados sobre o TCU sobre o processo de elaboração de matrizes de risco contratuais:

(i) **Acórdão 2783/2017 – Plenário:**

*“No que concerne à estimativa de receitas e despesas com alto grau de incerteza e com valores relevantes, **considera-se oportuno que os responsáveis por essas estimativas mensurem, avaliem e ordenem os eventos de risco que possam afetar o seu alcance e, por conseguinte, apresentem ações de controle em resposta a esses riscos.**”*

(ii) **Acórdão 1441/2015 – Plenário:**

*“[...] a matriz de riscos deve ser constituída de **modo tão meticuloso quanto possível**, abarcando a maior quantidade de situações previamente vislumbráveis.”*

(iii) **Acórdão 2466/2013 – Plenário (Acompanhamento do 1º estágio de concessão dos aeroportos do Galeão e Confins):**

*“Salvo os riscos expressamente alocados ao poder concedente no contrato, que poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico- financeiro, a **concessionária será responsável por***

todos os demais riscos relacionados à concessão, entre os quais se destacam: aumento de preços dos insumos para a execução de obras (exceto os decorrentes de mudanças tributárias); não efetivação ou variação da demanda projetada; situação geológica diferente da prevista para a execução de obras; aumento do custo de capital decorrente da elevação das taxas de juros e da variação das taxas de câmbio; e custo de eventual rescisão dos contratos de cessão de espaços em vigor no início do estágio 3 da Fase I-A (quando a concessionária assume a responsabilidade pela operação do aeroporto).”

(iv) TC 003.043/2017-7:

*“O mapeamento dos riscos não deve se restringir a uma tabela com o detalhamento dos riscos, **devendo estar presentes ao menos:***

- a) o estabelecimento do contexto (objetivos organizacionais, análise das partes interessadas, critérios mais importantes para avaliar os riscos, níveis de risco aceitáveis, diretrizes para priorização e tratamento dos riscos);*
- b) a forma de identificação dos riscos;*
- c) a forma de avaliação dos riscos;*
- d) a forma de priorização dos riscos avaliados; forma de tratamento dos riscos priorizados e*
- e) forma de monitoração dos riscos ao longo da execução do contrato da PPP.”*

Além das diretrizes gerais listadas acima, também identificamos diversas determinações e também recomendações, essas sem caráter vinculativo, feitas pelo TCU sobre alocação de riscos em contratos de concessão de rodovias regulados pela ANTT, muitas delas relacionadas a questões que perpassam a competência discricionária da ANTT nessas modelagens.

As determinações e recomendações apresentadas pelo TCU em relação às três últimas modelagens de concessão de rodovias da ANTT (Rodovia de Integração Sul, Rodovia BR-476/153/282/480/PR/SC e Rodovia BR-364/365/GO/MG) foram analisadas em especial para fins de elaboração deste Relatório. Aquelas determinações e recomendações pertinentes para o projeto foram consideradas para desenvolvimento da proposta de Matriz de Riscos anexa a este Relatório.

Dentre tais determinações e recomendações, cabe destaque para aquelas indicadas abaixo.

1. Aumento do custo de capital³⁶

A minuta original do contrato de concessão da RIS continha a seguinte disposição: “20.1. Com exceção das hipóteses da subcláusula 20.2, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: (...) 20.1.17 aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumentos das taxas de juros e variação cambial, **excetuando-se a criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos previstos na subcláusula 20.2.5³⁷ de responsabilidade do Poder Concedente**” (destaques nossos).

1.1. Posicionamento do TCU:

Segundo o TCU, o dispositivo poderia ser interpretado como tentativa de repassar ao Poder Concedente risco típico da atividade privada, por permitir que a concessionária se exima de sua responsabilidade pelo aumento do custo de capital em virtude de legislação ou regulamentação superveniente.

Apesar de o art. 9º, § 3º, da Lei Federal nº 8.987/1995 estabelecer a necessidade de revisão tarifária quando da criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, o TCU entende que este artigo deve ser interpretado conjuntamente com os demais dispositivos legais. Ou seja, o direito ao reequilíbrio deve se restringir àqueles tributos que incidem sobre a equação econômico-financeira da concessão, como os ligados diretamente à receita bruta de pedágio (PIS, COFINS, ISS), além da CSLL, a qual incide sobre o lucro, descartando-se aqueles relacionados ao risco de aumento do custo de capital.

Neste sentido, o TCU determinou à ANTT que suprima a parte final da subcláusula 20.1.17 da minuta contratual, passando a vigor com a seguinte redação: “20.1. Com exceção das hipóteses da subcláusula 20.2, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: (...) 20.1.17 aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumentos das taxas de juros e variação cambial”.

³⁶ Contrato de Concessão RIS.

³⁷ “Cláusula 20.2. O Poder Concedente é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: [...] 20.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda”.

2. Obtenção de financiamentos

A minuta original do contrato de concessão da RIS continha a seguinte disposição: “25.1. A Concessionária é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários à exploração da Concessão, de modo a cumprir, cabal e tempestivamente, com todas as obrigações assumidas no Contrato, **exceto o exposto na subcláusula 20.2.5**³⁸” (destaques nossos).

2.1. Posicionamento do TCU:

O TCU entende que a exceção em destaque é inapropriada, pois caberia à ANTT realizar avaliação dos tributos relacionados ao financiamento, cuja obtenção é obrigação da concessionária, como regra em todos os contratos de concessão de rodovias.

O TCU determinou à ANTT suprimir a parte final da subcláusula 25.1 da minuta contratual, passando a vigor nos seguintes termos: “25.1. A Concessionária é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários à exploração da Concessão, de modo a cumprir, cabal e tempestivamente, com todas as obrigações assumidas no Contrato”.

3. Obras de manutenção do nível de serviço³⁹

A minuta original do contrato de concessão da RIS continha a seguinte disposição: “20.2. O Poder Concedente é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: ‘(...) 20.2.21 custos adicionais decorrentes de eventuais obras de manutenção de nível de serviço, previstas no item 3.2.3 (gatilho), conforme estabelecido no PER”.

3.1. Posicionamento do TCU:

De acordo com o TCU, o dispositivo mencionado adota lógica inversa das demais concessões da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais, de maneira que o Poder Concedente passaria a assumir por completo os riscos relacionados às obras de manutenção de serviço.

Segundo consta, no caso da RIS, considerando o tráfego atual e as projeções futuras realizadas pela empresa que elaborou os estudos de viabilidade, não era

³⁸ “Cláusula 20.2. O Poder Concedente é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: [...] 20.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda”.

³⁹ Contrato de Concessão RIS.

possível antever, ao certo, se os gatilhos seriam acionados nos primeiros 25 (vinte e cinco) anos de contrato. Contudo, caso isto ocorresse, os efeitos podem ser expressivos, a ponto de demandar o reequilíbrio econômico-financeiro a partir de aumentos substanciais da tarifa de pedágio.

Por outro lado, caso o gatilho fosse acionado até o 25º (vigésimo quinto) ano de concessão, o prazo para amortizar os novos investimentos poderia inviabilizar o aumento da tarifa de pedágio, e, como alternativa, caberia apenas prorrogar o prazo do contrato para possibilitar a amortização destes novos investimentos, sob pena de inviabilizar o acesso aos usuários ao serviço.

O TCU concluiu que a alocação ao Poder Concedente das obras condicionadas ao volume de tráfego representaria uma potencial descaracterização do objeto do contrato de concessão e burla ao dever de licitar, que poderia onerar indevidamente a tarifa do serviço público.

Portanto, o TCU determinou que a ANTT se abstinhasse de licitar o trecho da RIS com cláusula contratual que atribuísse esse tipo de risco ao Poder Concedente, e que, ainda, fossem estabelecidas regras contratuais para compartilhamento do risco relacionado às obras de manutenção do nível de serviço, de forma fundamentada, em atenção aos princípios da Administração Pública e dos serviços públicos.

4 PROPOSTA DE MATRIZ DE RISCOS PARA O PROJETO

Considerando os estudos, levantamentos e análises realizados para elaboração deste Relatório, o documento ora anexo (**Anexo – MATRIZ DE RISCOS**) apresenta a Matriz de Riscos proposta pela Autorizada para a concessão da RJ-244, considerando as peculiaridades do projeto, as melhores práticas acerca da identificação, análise e alocação de riscos e as matrizes de riscos existentes em contratos de concessão de rodovias e de outros setores, conforme pertinente.

O Anexo ao presente Relatório contempla os resultados das demais atividades constantes do Plano de Trabalho para o Relatório Técnico 1 – Aspectos Contratuais e Jurídicos – Volume 3 (RT 4.3 – Análise de Riscos), quais sejam:

- (i) Mapeamento de todos os riscos associados ao modelo contratual proposto para implementação e operação do objeto do PMI e indicação das consequências de sua ocorrência;
- (ii) Categorização dos riscos, segundo sua natureza (e.g., riscos de projeto, riscos ambientais, etc.);
- (iii) Proposição de possíveis medidas mitigadoras para evitar a materialização dos riscos identificados ou reduzir seus impactos negativos, em caso de sua ocorrência (e.g., contratação de seguros e revisão quadrienal do contrato, conforme subitem 4.4.3 do Termo de Referência);
- (iv) Propositura de critérios claros para alocação dos riscos da forma mais econômica possível, isto é, à parte que melhor administre o risco, melhor controle a probabilidade da ocorrência do risco, tiver maior capacidade de controlar os impactos do risco e for apta a absorver o risco com menor custo, segundo as melhores práticas nacionais e internacionais; e
- (v) Propositura de matriz de riscos para o projeto, que será detalhada nos instrumentos contratuais a serem elaborados na atividade “Documentos Jurídicos”.

5 ANEXO: MATRIZ DE RISCOS

Categoria		Risco	Materialização	Mitigação	Alocação	Justificativa para alocação
1	Erro de Proposta	Proposta Econômica/Plano de Negócios em desconformidade com as exigências do Programa de Exploração Rodoviária e demais obrigações contratuais.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Eventual inadequação das obras executadas e/ou dos serviços prestados; 2. Eventual aumento de custos para execução das obras e/ou na prestação dos serviços; e 3. Eventual atraso no atendimento aos prazos fixados no Contrato e/ou no Programa de Exploração Rodoviária. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Elaboração cuidadosa de estudos prévios à apresentação da Proposta Econômica e do Plano de Negócios; e 2. Em caso de atraso ou inexecução: <ol style="list-style-type: none"> a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da concessão. 	Concessionária	Risco gerenciável pela Concessionária, por ter condições de administrá-lo e controlar a probabilidade de sua ocorrência, já que é da Concessionária a obrigação de realizar os estudos necessários à elaboração de sua Proposta Econômica e de seu Plano de Negócios, devendo agir de forma diligente e cuidadosa, para garantir a compatibilidade desses documentos com o Edital e seus anexos.
		Incompatibilidade entre as informações do Edital, Contrato e respectivos Anexos e as condições e especificações efetivamente encontradas durante a prestação dos serviços, excluídas as informações às quais a Concessionária poderia ter acesso de forma autônoma à época da licitação.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reprogramação do cronograma contratual; e 2. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato. 	Poder Concedente	Risco ingerenciável pela Concessionária, por não ter condições de identificar as incompatibilidades à época da licitação, ainda que tenha agido de maneira diligente como licitante. O Poder Concedente tem condições de administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência, devendo elaborar os estudos da licitação de forma cuidadosa e minuciosa, para evitar incompatibilidades com as reais condições e especificações encontradas durante a execução contratual.	

2	<p>Vícios Ocultos nos Bens da Concessão preexistentes à celebração do Contrato de Concessão (assim entendidos como aqueles que não eram passíveis de serem identificados por meio de postura diligente dos interessados em participar da licitação, considerando os recursos tecnológicos disponíveis à época da licitação e as características do local de construção)</p>	<p>Vícios ocultos nos Bens da Concessão preexistentes à celebração do Contrato de Concessão, que não poderiam ser identificados pela Concessionária na vistoria técnica ou a partir de levantamentos e estudos realizados na condição de licitante.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aumento de custos para execução das obras e/ou na prestação dos serviços; e 2. Eventual atraso no atendimento aos prazos fixados no Contrato e/ou no Programa de Exploração Rodoviária. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reprogramação do cronograma contratual; e 2. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato. 	<p>Poder Concedente</p>	<p>Risco ingerenciável pela Concessionária, por: (i) ser obrigada a receber os Bens da Concessão preexistentes à celebração do Contrato; e (ii) não ter condições de identificar o vício oculto à época da licitação (ainda que tenha agido de forma diligente como licitante), para, assim, considerá-lo na precificação.</p> <p>O Poder Concedente é a parte com maior capacidade para controlar os impactos desse risco, devendo elaborar os estudos da licitação de forma cuidadosa e minuciosa, para identificar todos os vícios nos Bens da Concessão, e, assim, permitir sua precificação pelos licitantes.</p>
		<p>Vícios ocultos dos Bens da Concessão adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária após a celebração do contrato, para desempenho de suas atividades ao longo do prazo da Concessão.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Contratação de seguros pela Concessionária. 		<p>Concessionária</p>
3	<p>Engenharia</p>	<p>Vício construtivo/defeito na execução da obra.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Não aceitação da obra pelo Poder concedente; 2. Aumento de custos para execução das obras e/ou refazimento das obras; 3. Eventual 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Contratação de seguro de engenharia pela Concessionária; 2. Em caso de descumprimento de parâmetros de desempenho, redução da remuneração da Concessionária por meio da aplicação do 	<p>Concessionária</p>	<p>Risco gerenciável pela Concessionária, por ser dela a obrigação de executar as obras de acordo com as especificações do Edital, do Contrato e do PER, com os projetos aprovados pela AGETRANSP e com as normas técnicas aplicáveis, devendo garantir a qualidade das obras executadas. Sendo diligente na execução das obras ou na contratação daqueles responsáveis por executá-las, a Concessionária tem condições de administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência.</p>

			descumprimento de parâmetros de desempenho; e	Desconto de Reequilíbrio; e		Não sendo possível controlar a probabilidade de ocorrência do risco, a Concessionária é a parte com melhores condições de controlar seus impactos, pois pode mitigá-los por meio da contratação de seguro de engenharia.
		Execução das obras em desatendimento às especificações contratuais ou às normas e referências técnicas aplicáveis.	4. Eventual atraso no atendimento aos prazos fixados no Contrato e/ou no Programa de Exploração Rodoviária.	3. Em caso de atraso ou inexecução: <ul style="list-style-type: none"> a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da concessão. 		As mesmas justificativas apresentadas para o item acima aplicam-se ao risco de execução de obras em desatendimento às especificações contratuais ou às normas e referências técnicas aplicáveis.
		Identificação/descoberta de condições geológicas e geotécnicas que não pudessem ser conhecidas à época da licitação que dificultam ou impeçam a execução das obras.		1. Reprogramação do cronograma contratual;		Poder Concedente
Interferências que prejudiquem a execução das obras ou a prestação dos serviços, caso a interferência seja removida ou remanejada em até 30 dias contados de sua identificação.	1. Custos para remanejamento de interferências; e 2. Eventuais atrasos na execução das obras ou na	1. Elaboração de cadastro das interferências no início da concessão; 2. Comunicação antecipada com os responsáveis pelas interferências; e 3. Em caso de atraso ou	Concessionária	O Poder Concedente tem melhores condições de administrar o risco e evitar a possibilidade de sua ocorrência, devendo elaborar os estudos da licitação de forma cuidadosa e minuciosa, para permitir a identificação das condições geológicas e geotécnicas relevantes para execução das obras e prestação dos serviços. Risco gerenciável pela Concessionária, por ser razoável o prazo limite de 30 (trinta) dias previsto para remanejamento das interferências. A Concessionária tem condições de administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência, programando-se absorver uma demora de até 30 (trinta) dias para resolução do problema sem, com isso, comprometer o		

			prestação dos serviços decorrentes de dificuldades na remoção de interferência.	<p>inexecução:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da concessão. 		<p>cumprimento do cronograma contratual, por meio da adoção das seguintes medidas, dentre outras: (i) elaboração de cadastro das interferências no início da Concessão; e (ii) comunicação antecipada com os responsáveis pelas interferências, antes mesmo do início da execução das obras.</p>
		<p>Interferências que prejudiquem a execução das obras ou a prestação dos serviços, caso a interferência não seja removida ou remanejada em até 30 dias contados de sua identificação, desde que a Concessionária tenha tomado todas as medidas ao seu alcance para o remanejamento.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Elaboração de cadastro das interferências no início da concessão; 2. Comunicação antecipada com os responsáveis pelas interferências; 3. Envolvimento do Estado do RJ na solução dos impasses para remanejamento das interferências; 4. Reprogramação do cronograma contratual; e 5. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato. 	<p>Poder Concedente</p>	<p>Risco ingerenciável pela Concessionária, porque: (i) não é razoável esperar que ela absorva uma demora superior a 30 (trinta) dias no remanejamento de interferências sem afetar o cumprimento do cronograma contratual; (ii) a Concessionária tem meios limitados de mitigar o risco, citados acima; e (iii) no caso de ser ultrapassado o prazo de 30 (trinta) dias, o Poder Concedente pode se envolver diretamente na solução do impasse, de modo que possui de melhores condições para mitigação do risco.</p>

4	Projeto	Inadequação, incompletude ou incompatibilidade do projeto para execução da obra na qualidade, quantidade e custos.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Não aprovação do projeto pelo Poder Concedente por não ser considerado tecnicamente adequado; 2. Eventual aumento do custo da obra ou do serviço em decorrência de características ou eventos não previstos no projeto ou previstos em descompasso com às exigências constantes no PER; 3. Custos com elaboração de novo projeto; 4. Eventual atraso na execução das obras ou na prestação dos serviços; e 5. Eventual descumprimento de parâmetros de desempenho. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Contratação de seguro de engenharia; 2. Em caso de descumprimento de parâmetros de desempenho, redução da remuneração da Concessionária por meio da aplicação do Desconto de Reequilíbrio; e 3. Em caso de atraso ou inexecução: <ol style="list-style-type: none"> a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da concessão. 	Concessionária	<p>Risco gerenciável pela Concessionária, por ser dela a obrigação de elaborar os projetos em conformidade com as exigências do Edital, do Contrato e do PER, com as melhores práticas e com as normas técnicas aplicáveis. Sendo diligente na elaboração dos projetos, a Concessionária tem condições de administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência.</p> <p>Não sendo possível controlar a probabilidade de ocorrência do risco, a Concessionária é a parte com melhores condições de controlar seus impactos, pois pode mitigá-los por meio da contratação de seguro de engenharia.</p>
---	----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>Alterações no projeto a pedido do Poder Concedente ou de outros entes públicos.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Custo para alteração do projeto ou para elaboração de novo projeto; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reprogramação do cronograma contratual; e 2. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato. 	<p>Poder Concedente</p>	<p>Risco ingerenciável pela Concessionária, por não poder prever, controlar as alterações no projeto que serão solicitadas pelo Poder Concedente ou outros entes públicos.</p> <p>Desse modo, a Concessionária não tem condições de administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência. Já o Poder Concedente tem, pois pode avaliar de antemão a real necessidade de solicitar alterações em projetos, ciente dos custos associados a tais pedidos (reequilíbrio contratual).</p>
		<p>Alterações no projeto propostas pela Concessionária.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 2. Eventual aumento do custo da obra para atendimento às novas exigências; 3. Eventual atraso na execução da obra; e 4. Eventual descumprimento de parâmetros de desempenho. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Em caso de descumprimento de parâmetros de desempenho, redução da remuneração da Concessionária por meio da aplicação do Desconto de Reequilíbrio; e 2. Em caso de atraso ou inexecução: <ol style="list-style-type: none"> a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da concessão. 	<p>Concessionária</p>	<p>Risco gerenciável pela Concessionária, por ter condições de administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência, por meio da avaliação cuidadosa da real necessidade de propor alterações do projeto, ciente de que não haverá lugar para reequilíbrio contratual.</p> <p>O Poder Concedente não dispõe de tais condições, já que não pode controlar as propostas de alteração que serão apresentadas pela Concessionária.</p>

		Atraso na elaboração do projeto decorrente de culpa da Concessionária.	1. Possível aumento de custos para execução das obras e/ou na prestação dos serviços; e	1. Em caso de atraso ou inexecução: a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da concessão.	Concessionária	Risco gerenciável pela Concessionária, que deve se programar antecipadamente para elaborar e apresentar os projetos nos prazos determinados no Edital, no Contrato e no PER, sem comprometer o cronograma contratual. Dessa forma, sendo diligente na programação necessária para elaboração dos projetos, a Concessionária tem condições de administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência.
		Atraso na aprovação do projeto.	2. Eventual atraso na execução das obras ou na prestação dos serviços.	1. Reprogramação do cronograma contratual; e 2. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.	Poder Concedente	Risco ingerenciável pela Concessionária, por não dispor de meios para controlar o atraso na aprovação de projetos apresentados tempestivamente. Portanto, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência. Já o Poder Concedente tem, por meio da programação diligente da análise dos projetos, de modo a garantir sua aprovação nos prazos previstos no Edital, no Contrato e no PER.
5	Performance	Não atendimento dos marcos, atividades, eventos e prazos do cronograma contratual ou de outros prazos estabelecidos entre as partes durante a execução contratual, por fato imputável à Concessionária.	1. Atraso e/ou inexecução de obras e serviços; e 2. Eventual aumento dos custos para execução de obras ou serviços.	1. Em caso de atraso ou inexecução: a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da	Concessionária	Risco gerenciável pela Concessionária, porquanto a ocorrência do risco lhe é imputável. A Concessionária deve programar-se com antecedência e diligência para garantir o atendimento a todos os prazos previstos no cronograma contratual e estabelecidos durante a execução contratual. Sendo assim, a Concessionária dispõe de meios para administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência.

				concessão.		
		Não atendimento dos marcos, atividades, eventos e prazos do cronograma contratual, ou de outros prazos estabelecidos entre as partes durante a execução contratual, por fato não imputável à Concessionária.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Reprogramação do cronograma contratual; e 2. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato. 	Poder Concedente	<p>Risco ingerenciável pela Concessionária, por não poder prever, controlar ou evitar a ocorrência fatos que não lhe sejam imputáveis e que prejudiquem o atendimento do cronograma contratual ou de outros prazos estabelecidos durante a execução contratual.</p> <p>Assim, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar a probabilidade de sua ocorrência, sendo o Poder Concedente a parte mais apta para absorver o risco, cabendo a reprogramação do cronograma ou o reequilíbrio contratual no caso de sua ocorrência.</p>
		Falhas na prestação dos serviços, por fato imputável à Concessionária ou a seus empregados, terceirizados ou subcontratados.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reclamação de usuários; 2. Custos para readequação do serviço; 3. Eventuais custos para indenização dos prejudicados pelos serviços mal prestados; 4. Dano à reputação da Concessionária e/ou do Poder Concedente; e 5. Eventual descumprimento de parâmetros de desempenho. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Contratação de seguro de responsabilidade civil; 2. Em caso de descumprimento de parâmetros de desempenho, redução da remuneração da Concessionária por meio da aplicação do Desconto de Reequilíbrio; 3. Em caso de contratação de terceiros, exigência de seguros e garantias da qualidade das obras e dos serviços executados; 4. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; 	Concessionária	<p>Risco gerenciável pela Concessionária, porquanto a ocorrência do risco lhe é imputável (ou a seus empregados, terceirizados ou subcontratados, pelos quais a Concessionária se responsabiliza).</p> <p>A Concessionária tem a obrigação de: (i) prestar os serviços de forma adequada; e (ii) atuar com diligência na contratação de seus empregados, terceirizados ou subcontratados, responsabilizando-se por seus atos perante o Poder Concedente.</p> <p>Sendo assim, a Concessionária dispõe de meios para administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência.</p> <p>Não sendo possível controlar a probabilidade de ocorrência do risco, a Concessionária é a parte com melhores condições de controlar seus impactos, pois pode mitigá-los por meio da contratação de seguro de responsabilidade civil ou exigir a prestação de garantias e contratação de seguros por parte das sociedades por ela</p>

				<ol style="list-style-type: none"> 5. Execução do Performance Bond; 6. Decretação da caducidade da concessão; 7. Reparação do dano à imagem e/ou reputação do Estado do Rio de Janeiro, decorrentes de ações ou omissões da Concessionária; e 8. Responsabilização civil, administrativa e criminal por prejuízos causados a terceiros. 		contratadas
		Falhas na prestação dos serviços, por fato não imputável à Concessionária ou a seus empregados, terceirizados ou subcontratados.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Reprogramação do cronograma contratual; e 2. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato. 	Poder Concedente	<p>Risco ingerenciável pela Concessionária, por não dispor de meios para controlar ou evitar a ocorrência de fatos que não lhe sejam imputáveis e que prejudiquem a prestação dos serviços.</p> <p>Assim, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar a probabilidade de sua ocorrência, sendo o Poder Concedente a parte mais apta para absorver o risco, cabendo a reprogramação do cronograma ou o reequilíbrio contratual no caso de sua ocorrência.</p>
		Prejuízos causados pela Concessionária ou seus administradores, empregados, prepostos ou prestadores de serviços ou qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, no exercício das atividades abrangidas pela	<ol style="list-style-type: none"> 1. Eventuais custos para indenização dos prejudicados pelos serviços mal prestados; 2. Dano à reputação da Concessionária 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Contratação de seguro de responsabilidade civil; 2. Em caso de contratação de terceiros, exigências de seguros e garantias da qualidade das obras e dos serviços executados; 3. Em caso de 	Concessionária	<p>Risco gerenciável pela Concessionária, por dispor de meios para administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência, por ter a obrigação de atuar com diligência no desempenho de suas atividades e na contratação de seus empregados, terceirizados ou subcontratados, responsabilizando-se por seus atos perante o Poder Concedente.</p>

		Concessão.	e/ou do Poder Concedente; e 3. Eventual descumprimento de parâmetros de desempenho.	descumprimento de parâmetros de desempenho, redução da remuneração da Concessionária por meio da aplicação do Desconto de Reequilíbrio; 4. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; 5. Execução do Performance Bond; 6. Decretação da caducidade da concessão; 7. Reparação do dano à imagem e/ou reputação do Estado do Rio de Janeiro, decorrentes de ações ou omissões da Concessionária; e 8. Responsabilização civil, administrativa e criminal por prejuízos causados a terceiros.		Não sendo possível controlar a probabilidade de ocorrência, a Concessionária é a parte com melhores condições de controlar seus impactos, mitigando-os por meio da contratação de seguro de responsabilidade civil. A Concessionária também pode exigir a prestação de garantias e contratação de seguros por parte das sociedades por ela contratadas para a prestação de serviços ou execução de obras.
		Descumprimento de parâmetros de desempenho, por fato imputável à Concessionária.	1. Em caso de obra, não aceitação pelo Poder Concedente; 2. Custos para readequação da obra ou do	1. Redução da remuneração da Concessionária por meio da aplicação do Desconto de Reequilíbrio; 2. Aplicação de	Concessionária	Risco gerenciável pela Concessionária, porquanto a ocorrência do risco lhe é imputável, pois a Concessionária tem a obrigação de atender aos parâmetros de desempenho previstos no Edital, no Contrato e no PER. Sendo assim, a Concessionária dispõe de meios para administrar o risco e controlar a

			serviço; e 3. Eventual atraso no cumprimento do cronograma contratual.	penalidades por descumprimento contratual; 3. Execução do Performance Bond; e 4. Decretação da caducidade da concessão.		probabilidade de sua ocorrência.
		Descumprimento de parâmetros de desempenho, por fato não imputável à Concessionária.		1. Reprogramação do cronograma contratual; e 2. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.	Poder Concedente	Risco ingerenciável pela Concessionária, por não poder prever, controlar ou evitar a ocorrência fatos que não lhe sejam imputáveis e que prejudiquem o atendimento dos parâmetros de desempenho. Assim, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar a probabilidade de sua ocorrência, sendo o Poder Concedente a parte mais apta para absorver o risco, cabendo a reprogramação do cronograma ou o reequilíbrio contratual no caso de sua ocorrência.
		Custos de manutenção e de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos, conforme previsto no PER.	1. Aumento dos custos de manutenção para a prestação dos serviços	1. Elaboração cuidadosa de estudos prévios à apresentação da Proposta Econômica e do Plano de Negócios	Concessionária	Risco gerenciável pela Concessionária, por caber ela os custos operacionais decorrentes da Concessão, devendo, inclusive, considerar todos os custos em sua proposta econômica.
6	Externalidades que impactem a concessão	Perecimento, destruição, roubo, furto, perda ou quaisquer outros tipos de danos causados aos Bens da Concessão, responsabilidade que não é reduzida ou excluída em virtude da fiscalização do Poder Concedente.	2. Custos para remediação dos danos. 3. Eventual atraso na execução das obras ou na prestação dos serviços.	2. Contratação de seguro de danos materiais; e 3. Em caso de atraso ou inexecução: a. Aplicação de penalidades por descumprimento	Concessionária	Risco gerenciável pela Concessionária, por ser dela a obrigação de tomar as medidas necessárias para zelar pelos Bens da Concessão. Não sendo possível controlar a probabilidade de ocorrência, a Concessionária é a parte com melhores condições de controlar seus impactos, mitigando-os por meio da contratação de seguro de danos materiais.

				<p>contratual;</p> <p>b. Execução do Performance Bond; e</p> <p>c. Decretação da caducidade da concessão.</p>		
		<p>Greves de funcionários da Concessionária, de subcontratados ou de prestadores de serviços, afetando a execução da obra ou a prestação do serviço.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Eventual atraso na execução da obra ou na prestação do serviço; 2. Eventual descumprimento de parâmetros de desempenho; 3. Perda de receita tarifária caso a paralisação provoque interrupção do tráfego; 4. Responsabilizaçã o civil ou criminal por prejuízos causados a terceiros; e 5. Danos aos Bens da Concessão ou da Concessionária 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Contratação de seguros de danos materiais e responsabilidade civil que cubram greves, manifestações e <i>lock-out</i>; 2. Em caso de descumprimento de parâmetros de desempenho, aplicação do mecanismo de Desconto de Reequilíbrio; e 3. Em caso de atraso ou inexecução: <ol style="list-style-type: none"> a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da concessão. 	<p>Concessionária</p>	<p>Risco gerenciável pela Concessionária, por se responsabilizar perante o Poder Concedente pelos atos de seus empregados, subcontratados ou prestadores de serviços, não tendo o Poder Concedente como administrar o risco ou controlar a probabilidade de sua ocorrência.</p> <p>Não sendo possível controlar a probabilidade de ocorrência, a Concessionária é a parte com melhores condições de controlar seus impactos, mitigando-os por meio da contratação de seguros de danos materiais e de responsabilidade civil com cobertura de greves, manifestações e <i>lock-outs</i>.</p>
		<p>Greves e manifestações sociais e/ou públicas que não possam ser imputadas à</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Reprogramação do cronograma contratual relativo aos serviços e 	<p>Poder Concedente</p>	<p>Risco ingerenciável pela Concessionária, por não poder prever, controlar ou evitar a ocorrência de greves ou manifestações sociais ou públicas que não lhe possam ser imputadas.</p>

		Concessionária.		<p>obras afetados pelas manifestações populares, greves ou de fatos que não possam ser imputados à Concessionária;</p> <p>2. Reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato;</p> <p>3. Suspensão da verificação dos indicadores de desempenho; e</p> <p>4. Suspensão da aplicação de penalidades.</p>		<p>Assim, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar a probabilidade de sua ocorrência, sendo o Poder Concedente a parte mais apta para absorver o risco, cabendo a reprogramação do cronograma ou o reequilíbrio contratual no caso de sua ocorrência.</p>
		<p>Decisão arbitral, judicial ou administrativa, imputável à Concessionária, que a impeça ou impossibilite de executar obras, prestar serviços, cobrar tarifa ou revisá-la/reajustá-la na forma prevista no Contrato.</p>	<p>1. Eventual descumprimento de parâmetros de desempenho;</p> <p>2. Eventual atraso na execução das obras ou na prestação dos serviços;</p> <p>3. Eventual aumento no custo de execução da obra; e</p> <p>4. Perda de receita tarifária.</p>	<p>1. Em caso de descumprimento de parâmetros de desempenho, aplicação do mecanismo de Desconto de Reequilíbrio; e</p> <p>2. Em caso de atraso ou inexecução:</p> <p>a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual;</p> <p>b. Execução do Performance Bond; e</p>	Concessionária	<p>Risco gerenciável pela Concessionária, porquanto a ocorrência do risco lhe é imputável, vez que a Concessionária tem a obrigação de desempenhar suas atividades nos exatos termos previstos na lei e no Contrato, devendo responder por seu descumprimento.</p> <p>Neste sentido, a Concessionária dispõe de meios para administrar o risco e controlar sua ocorrência.</p>

				c. Decretação da caducidade da concessão.		
		Decisão arbitral, judicial ou administrativa, não imputável à Concessionária, que a impeça ou impossibilite de executar obras, prestar serviços, cobrar tarifa ou reajustá-la na forma prevista no Contrato.		1. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.	Poder Concedente	Risco ingerenciável pela Concessionária, por não poder prever, controlar ou evitar o proferimento de decisões arbitrais, judiciais ou administrativas que não lhe sejam imputáveis e que impeçam ou impossibilitem a execução de obras, a prestação dos serviços, a cobrança de tarifa ou seu reajuste na forma prevista no Contrato. Assim, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar a probabilidade de sua ocorrência, sendo o Poder Concedente a parte mais apta para absorver o risco, cabendo a reprogramação do cronograma ou o reequilíbrio contratual no caso de sua ocorrência.
		Atraso na liberação de áreas necessárias à execução das obras, não atribuível à Concessionária.	1. Eventual atraso na execução da obra; e 2. Eventual aumento do custo de execução da obra.	1. Reprogramação do cronograma contratual; e 2. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.	Poder Concedente	Risco ingerenciável pela Concessionária, por não poder prever, controlar ou evitar atraso na liberação de áreas necessárias à execução das obras que não lhe seja atribuível. Assim, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar a probabilidade de sua ocorrência, sendo o Poder Concedente a parte mais apta para tomar medidas visando à célere liberação das áreas absorver o risco, cabendo a reprogramação do cronograma ou o reequilíbrio contratual no caso de sua ocorrência.
		Impacto na prestação dos serviços ou na execução de obra ou na prestação de serviços em decorrência da ação de comunidades lindeiras, sem culpa da	1. Eventual descumprimento de parâmetros de desempenho; 2. Eventual atraso	1. Reprogramação do cronograma contratual; e 2. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões	Poder Concedente	Risco ingerenciável pela Concessionária, por não poder prever, controlar ou evitar impactos na prestação dos serviços ou na execução das obras em decorrência de ação de comunidades lindeiras, nos casos que não lhe sejam imputáveis.

		Concessionária.	na execução da obra; e 3. Eventual aumento do custo de execução da obra.	quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.		Assim, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar a probabilidade de sua ocorrência, sendo o Poder Concedente a parte mais apta para absorver o risco, cabendo a reprogramação do cronograma ou o reequilíbrio contratual no caso de sua ocorrência.
		Interrupção no fornecimento de Energia Elétrica nos equipamentos ou instalações sob responsabilidade da Concessionária.	1. Eventual atraso na execução das obras ou na prestação dos serviços; 2. Eventual descumprimento de parâmetros de desempenho; e 3. Aumento dos custos de manutenção e operação da Rodovia.	1. Em caso de descumprimento de parâmetros de desempenho, aplicação do mecanismo de Desconto de Reequilíbrio; 2. Em caso de atraso ou inexecução: a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da concessão; e 3. Acionamento da empresa de energia elétrica para indenização pelos prejuízos causados.	Concessionária	Risco alocado à Concessionária, pois, apesar de não ser possível controlar sua ocorrência, a Concessionária é a parte que melhor tem condições de controlar seus efeitos, por meio do acionamento das concessionárias de energia elétrica buscando indenização pelos prejuízos causados.
		Ocorrência de caso fortuito ou força maior que corresponda a um risco segurado à época de sua materialização, pelo plano de	1. Eventual atraso na execução das obras ou na prestação dos	1. Em caso de descumprimento de parâmetros de desempenho, aplicação do mecanismo de	Concessionária	Risco alocado à Concessionária, pois, apesar de não ser possível controlar sua ocorrência, a Concessionária é a parte que melhor tem condições de controlar seus efeitos, já que pode contratar seguro nos termos previstos no contrato.

		seguros obrigatórios a ser contratado pela Concessionária.	serviços; 2. Eventual descumprimento de parâmetros de desempenho; e 3. Aumento dos custos de manutenção e operação da Rodovia	Desconto de Reequilíbrio; e 2. Em caso de atraso ou inexecução: a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da concessão.					
		Ocorrência de caso fortuito ou força maior, não cobertos pelos seguros previstos no contrato à época de sua materialização, que retardem ou impeçam a execução do contrato ou acarretem a interrupção da prestação dos serviços e da implantação das obras e serviços de engenharia.					1. Reprogramação do cronograma contratual; e 2. Reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.	Poder Concedente	Risco ingerenciável pela Concessionária, por não ser possível controlar sua ocorrência ou mesmo seus efeitos, haja vista a impossibilidade de contratação de seguro. Por tal razão, o Poder Concedente é a parte que mais apta para absorver o risco, cabendo a reprogramação do cronograma ou o reequilíbrio contratual no caso de sua ocorrência.
		Riscos que possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência, mas que deixem de sê-lo como resultado direto ou indireto de ação ou omissão da Concessionária.					1. Em caso de descumprimento de parâmetros de desempenho, aplicação do mecanismo de Desconto de Reequilíbrio; e 2. Em caso de atraso ou inexecução:		Concessionária

				<ul style="list-style-type: none"> a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da Concessão. 		para evitar que o risco se materialize.
	Restrição operacional atribuível à Concessionária.	<ul style="list-style-type: none"> 1. Eventual descumprimento de parâmetros de desempenho; 2. Eventual atraso na execução das obras ou na prestação dos serviços; 3. Comprometimento da prestação dos serviços; e 4. Perda de receita, se a cobrança tarifária for afetada. 	<ul style="list-style-type: none"> 1. Em caso de descumprimento de parâmetros de desempenho, aplicação do mecanismo de Desconto de Reequilíbrio; e 2. Em caso de atraso ou inexecução: <ul style="list-style-type: none"> a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da concessão. 	Concessionária	<p>Risco gerenciável pela Concessionária, porquanto a ocorrência do risco lhe é imputável.</p> <p>A Concessionária deve atuar com diligência e adotar as medidas necessárias para evitar restrição operacional decorrente de ato ou omissão de entes públicos decorrente da conduta da Concessionária.</p> <p>Neste sentido, a Concessionária dispõe de meios para administrar o risco e controlar sua ocorrência.</p>	
	Restrição operacional não atribuível à Concessionária.		<ul style="list-style-type: none"> 1. Reprogramação do cronograma contratual; e 2. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, 	Poder Concedente	<p>Risco ingerenciável pela Concessionária, por não poder prever, controlar ou evitar restrições operacionais decorrentes de ato ou omissão de entes públicos, nos casos que não lhe sejam imputáveis.</p> <p>Assim, a Concessionária não dispõe de meios</p>	

				por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.		para administrar o risco ou controlar a probabilidade de sua ocorrência, sendo o Poder Concedente a parte mais apta para absorver o risco, cabendo a reprogramação do cronograma ou o reequilíbrio contratual no caso de sua ocorrência.
7	Demanda	Volume de tráfego em desacordo com as projeções da Concessionária ou do Poder Concedente.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Redução da receita tarifária; 2. Impacto no fluxo de caixa da Concessionária; e 3. Inviabilidade da Concessão, a depender do caso. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Elaboração cuidadosa de estudos prévios à apresentação da Proposta Econômica e do Plano de Negócios. 	Concessionária	<p>Risco alocado à Concessionária, pois: (i) cabe a ela a prestação dos serviços públicos concedidos por sua conta e risco, nos termos do art. 2º, II, da Lei Federal nº 8.987/95 e da Lei Estadual nº 2.831/97; e (ii) os riscos relacionados à demanda são tradicionalmente entendidos como riscos inerentes ao próprio negócio, e, por tal razão, são integralmente alocados à Concessionária em contratos de concessão de rodovias que adotam o regime de concessão comum, como no caso do projeto em tela.</p> <p>Cabe, então, à concessionária controlar os impactos do risco, por meio da realização minuciosa de estudos de demanda para elaboração de sua Proposta Econômica e de seu Plano de Negócios.</p>
		Evasão de pedágio.				<ol style="list-style-type: none"> 1. Captura de imagens das placas dos veículos dos usuários que cometem evasão; 2. Celebração de convênio com a Polícia Rodoviária para envio das imagens captadas, de modo a subsidiar a fiscalização e lavratura de multas; e 3. Aumento da fiscalização nas praças de pedágio.

						<p>celebração de convênio com a Polícia Rodoviária para envio das imagens captadas, de modo a subsidiar a fiscalização e lavratura de multas; e (iii) solicitar o aumento da fiscalização nas praças de pedágio, para coibir a evasão.</p>
		Recusa ou inadimplência dos usuários no pagamento da tarifa de pedágio.		1. Cobrança administrativa ou judicial dos usuários que se identifiquem no momento do pagamento da tarifa.		<p>Risco alocado à Concessionária, pois: (i) cabe a ela a prestação dos serviços públicos concedidos por sua conta e risco, nos termos do art. 2º, II, da Lei Federal nº 8.987/95 e da Lei Estadual nº 2.831/97; e (ii) os riscos relacionados à demanda são tradicionalmente entendidos como riscos inerentes ao próprio negócio, e, por tal razão, são integralmente alocados à Concessionária em contratos de concessão de rodovias que adotam o regime de concessão comum, como no caso do projeto em tela.</p> <p>Cabe, então, à concessionária controlar os impactos do risco, por meio da cobrança administrativa ou judicial dos usuários que se identifiquem no momento do pagamento da tarifa.</p>
		Criação de isenções ao pagamento da tarifa a categorias de usuários.		1. Reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.	Poder Concedente	<p>Risco ingerenciável pela Concessionária, por não tem condições de controlar ou evitar a criação de isenções tarifárias durante a concessão, nem de precifica-las à época da licitação, por inexistirem à época.</p> <p>Assim, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar a probabilidade de sua ocorrência, diferentemente do Poder Concedente, que deve avaliar minuciosamente a necessidade de conferir isenções tarifárias e os custos associados a tal estipulação, podendo, inclusive, vetar projetos de leis que tenham esse objeto.</p> <p>Não sendo possível administrar o risco ou</p>

						<p>controlar a probabilidade de sua ocorrência, o Poder Concedente é a parte mais apta a absorvê-lo, cabendo o reequilíbrio contratual no caso de sua ocorrência.</p>
		<p>Implantação de caminhos alternativo não previstos em planos oficiais vigentes na data de publicação do edital e que sejam livres de pagamento da tarifa ou cuja tarifa seja inferior à da Concessão.</p>				<p>Risco ingerenciável pela Concessionária.</p> <p>A Concessionária não tem condições de controlar ou evitar a criação de caminhos alternativos durante a concessão, nem de precificá-los à época da licitação, por não estarem existindo ou estarem previstos em planos oficiais vigentes na data de publicação do edital.</p> <p>Com relação ao possível projeto concorrente com a RJ-244 identificado nos estudos, o risco foi alocado ao Poder Concedente por ter sua concretização ainda incerta e por seu grande potencial redutor de demanda, caso venha a ser concretizado, que não pode ser administrado pela Concessionária. Neste sentido, o Poder Concedente é a parte mais apta para absorver o risco.</p>
		<p>Evasão de pedágio, ressalvado o risco alocado à Concessionária.</p>				
		<p>Perda de receita tarifária decorrente do uso de rotas de fuga ou caminhos alternativos, ressalvado o risco alocado ao Poder Concedente.</p>		<p>1. Elaboração cuidadosa de estudos prévios à apresentação da Proposta Econômica e do Plano de Negócios..</p>	<p>Concessionária</p>	<p>Risco gerenciável pela Concessionária, dadas as condições de administrar o risco e controlar seus impactos, por meio da realização minuciosa de estudos de demanda para apresentação de sua Proposta Econômica.</p>

		Perda de receita tarifária decorrente do uso da BR-356 e de rotas de fuga em relação às quais não tenha adotado todas as medidas cabíveis para impedir sua utilização.		1. Interlocução com os municípios do traçado, com o intuito de restringir o trânsito de veículos pesados em trechos urbanos	Poder Concedente	Apesar disso, recomenda-se o compartilhamento do risco para que o Poder Concedente busque ações dos municípios do traçado da rodovia, com o intuito de restringir o trânsito de veículos pesados em trechos urbanos, o que já reduz o risco de rotas de fuga.
8	Financeiro	Variação cambial.	1. Aumento dos custos para execução de obras ou prestação de serviços.	1. Contratação de seguro de hedge cambial.	Concessionária	Risco alocado à Concessionária, pois: (i) cabe a ela a prestação dos serviços públicos concedidos por sua conta e risco, nos termos do art. 2º, II, da Lei Federal nº 8.987/95 e da Lei Estadual nº 2.831/97; e (ii) os riscos financeiros são tradicionalmente entendidos como riscos inerentes ao próprio negócio, e, por tal razão, costumam ser alocados à Concessionária. Cabe, então, à concessionária controlar os impactos do risco, por meio da contratação de seguro de hedge cambial.
		Possibilidade da inflação de um determinado período ser superior ou inferior ao índice utilizado para reajuste da Tarifa Básica de Pedágio ou de outros valores previstos no Contrato para o mesmo período.		1. Em caso de descumprimento de parâmetros de desempenho, aplicação do mecanismo de Desconto de Reequilíbrio; e 2. Em caso de atraso ou inexecução: a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; c. Intervenção pelo Poder Concedente; e		Risco alocado à Concessionária, pois: (i) cabe a ela a prestação dos serviços públicos concedidos por sua conta e risco, nos termos do art. 2º, II, da Lei Federal nº 8.987/95 e da Lei Estadual nº 2.831/97; e (ii) os riscos financeiros são tradicionalmente entendidos como riscos inerentes ao próprio negócio, e, por tal razão, costumam ser alocados à Concessionária. Cabe, então, à concessionária controlar os impactos do risco ou absorvê-lo, caso não seja possível controlar seus impactos.

				d. Decretação da caducidade da concessão.		
		Risco de crédito, financiamento e aumento do custo de capital, inclusive resultante de aumento das taxas de juros.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Incapacidade financeira da Concessionária para honrar os custos de empréstimos e financiamento obtidos para execução das obras e dos serviços; 2. Incapacidade para alavancar/captar recursos necessários à execução do Contrato; 3. Eventual descumprimento de parâmetros de desempenho; e 4. Eventual atraso na execução das obras ou na prestação dos serviços. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Em caso de descumprimento de parâmetros de desempenho, aplicação do mecanismo de Desconto de Reequilíbrio; 2. Em caso de atraso ou inexecução: <ol style="list-style-type: none"> a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Intervenção pelo Poder Concedente; d. Decretação da caducidade da concessão; e 3. Transferência do controle da Concessionária aos financiadores. 		<p>Risco alocado à Concessionária, pois: (i) cabe a ela a prestação dos serviços públicos concedidos por sua conta e risco, nos termos do art. 2º, II, da Lei Federal nº 8.987/95 e da Lei Estadual nº 2.831/97; e (ii) os riscos financeiros são tradicionalmente entendidos como riscos inerentes ao próprio negócio, e, por tal razão, costumam ser alocados à Concessionária.</p> <p>Cabe, então, à concessionária controlar os impactos do risco ou absorvê-lo, caso não seja possível controlar seus impactos.</p>

		Investimentos, custos ou despesas adicionais resultantes do aumento de insumos, custos operacionais, de manutenção ou qualquer outro custo incorrido pela Concessionária na execução do objeto contratual.	1. Aumento dos custos para execução de obras ou prestação de serviços.	1. Elaboração cuidadosa de estudos prévios à apresentação da Proposta Econômica e do Plano de Negócios.	Concessionária	<p>Risco alocado à Concessionária, pois: (i) cabe a ela a prestação dos serviços públicos concedidos por sua conta e risco, nos termos do art. 2º, II, da Lei Federal nº 8.987/95 e da Lei Estadual nº 2.831/97; e (ii) os riscos financeiros são tradicionalmente entendidos como riscos inerentes ao próprio negócio, e, por tal razão, costumam ser alocados à Concessionária.</p> <p>Cabe, então, à concessionária controlar os impactos do risco, por meio da elaboração cuidadosa de estudos prévios à apresentação de sua Proposta Econômica, ou absorvê-lo, caso não seja possível controlar seus impactos.</p>
		Investimentos, custos ou despesas necessárias para cumprimento do Programa de Exploração Rodoviária ou qualquer das obrigações contratuais.	1. Custos para cumprimento dos encargos contratuais; e 2. Eventual atraso na execução da obra ou na prestação dos serviços.	1. Elaboração cuidadosa de estudos prévios à apresentação da Proposta Econômica e do Plano de Negócios.	Concessionária	<p>Risco alocado à Concessionária, pois: (i) cabe a ela a prestação dos serviços públicos concedidos por sua conta e risco, nos termos do art. 2º, II, da Lei Federal nº 8.987/95 e da Lei Estadual nº 2.831/97; e (ii) os riscos financeiros são tradicionalmente entendidos como riscos inerentes ao próprio negócio, e, por tal razão, costumam ser alocados à Concessionária.</p> <p>Cabe, então, à concessionária controlar os impactos do risco, por meio da elaboração cuidadosa de estudos prévios à apresentação de sua Proposta Econômica, ou absorvê-lo, caso não seja possível controlar seus impactos.</p>

9	Desapropriação e Desocupação	Investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas, ocupação provisória de bens imóveis ou desocupações, até o limite da verba destinada para desapropriações e desocupações, observadas as condições contratuais para utilização da verba.	1. Impacto no fluxo de caixa da Concessionária.	<ol style="list-style-type: none"> 1. As iniciativas adotadas pela Concessionária para promover as desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas ou ocupação provisória de bens imóveis, seja pela via judicial ou extrajudicial deverão ser obrigatoriamente precedidas de laudo imobiliário elaborado com base em pesquisas de campo e nas melhores práticas de mercado, sob pena de que o valor correspondente não possa ser abatido da respectiva verba; e 2. Adoção das iniciativas necessárias para desocupações deverão ser precedidas de anuência do Poder Concedente. 	Concessionária	Risco gerenciável pela Concessionária até o limite da verba destinada no Contrato para desapropriações e desocupações.
		Investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas, ocupação provisória de bens imóveis ou desocupações, ultrapassado		<ol style="list-style-type: none"> 1. Reequilíbrio econômico financeiro em favor da Concessionária, no montante que ultrapassar a verba desapropriatória fixada no Contrato, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos 		Poder Concedente

		o limite da verba destinada para desapropriações e desocupações, observadas as condições contratuais para utilização da verba.		termos do contrato.		
		Atraso na emissão da DUP ou mora do Poder Judiciário no julgamento de ações de desapropriação e desocupação, imputável à Concessionária.	1. Eventual atraso na execução das obras ou da prestação dos serviços; e	1. Em caso de atraso ou inexecução: <ol style="list-style-type: none"> Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; Execução do Performance Bond; e Decretação da caducidade da concessão. 	Concessionária	Risco gerenciável pela Concessionária, porquanto a ocorrência do risco lhe é imputável. A Concessionária deve: (i) programar-se para submeter as informações exigidas para emissão da DUP com a antecedência necessária para cumprimento do cronograma contratual; e (ii) atuar diligentemente nas ações de desapropriação e desocupação, para acelerar seu trâmite. Sendo assim, a Concessionária dispõe de meios para administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência.
		Atraso na emissão da DUP ou mora do Poder Judiciário no julgamento de ações de desapropriação e desocupação, não imputável à Concessionária.	2. Eventual aumento de custo para execução da obra.	1. Reprogramação do cronograma; e 2. Reequilíbrio econômico financeiro em favor da Concessionária, no montante que ultrapassar a verba desapropriatória fixada no Contrato, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.	Poder Concedente	Risco ingerenciável pela Concessionária, por não poder prever, controlar ou evitar a ocorrência de atraso na emissão da DUP ou mora do Poder Judiciário no julgamento de ações de desapropriação e desocupação que não lhe sejam imputáveis. Assim, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar a probabilidade de sua ocorrência, sendo o Poder Concedente a parte mais apta para absorver o risco caso venha a ocorrer, cabendo a reprogramação do cronograma ou o reequilíbrio contratual nessa hipótese.
10	Atualização tecnológica	Obsolescência tecnológica, falta de inovação técnica e/ou deficiência de equipamentos	1. Inadequação dos serviços	1. Elaboração cuidadosa de estudos prévios à apresentação da	Concessionária	Risco alocado à Concessionária por ser dela a obrigação de atualidade, nos termos do art. 6º,

		utilizados na execução das obras ou prestação dos serviços.	prestados; 2. Custos para atualização tecnológica; e 3. Prejuízos aos Usuários.	Proposta Econômica e do Plano de Negócios.		caput, §1º e §2º, da Lei Federal nº 8.987/95 ⁴⁰ , e do art. 7º, caput, §1º e §2º, da Lei Estadual nº 2.831/97 ⁴¹ . Cabe à Concessionária controlar os impactos do risco, por meio da elaboração minuciosa de estudos prévios à apresentação de sua Proposta Econômica, ou absorver o risco, caso não seja possível o controle de seus impactos.
11	Interface com ANTT	Atraso na aprovação pela ANTT do projeto de intercessão com a BR 101 e interligação com o futuro Contorno de Campos, considerando os prazos regulamentares aplicáveis, não imputável à concessionária.	1. Custos para alteração do projeto, caso solicitado; 2. Eventual atraso na execução de obras ou na prestação de serviços; e 3. Impacto na demanda projetada nos estudos da Concessão.	1. Reprogramação do cronograma; e 2. Reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.	Poder Concedente	Risco ingerenciável pela Concessionária, por não poder prever, controlar ou evitar a ocorrência de atraso que não lhe seja imputável na aprovação do projeto pela ANTT do projeto de intercessão e interligação com o futuro Contorno de Campos, considerando os prazos regulamentares aplicáveis. Assim, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar a probabilidade de sua ocorrência, sendo o Poder Concedente a parte mais apta para absorver o risco caso venha a ocorrer, cabendo a reprogramação do cronograma ou o reequilíbrio contratual nessa hipótese.
		Atraso na aprovação pela ANTT do projeto de intercessão com a BR 101 e				1. Em caso de atraso ou inexecução: a. Aplicação de

⁴⁰ “Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço”.

⁴¹ “Art. 7º - Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º - Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º - A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço”.

		interligação com o futuro Contorno de Campos, considerando os prazos regulamentares aplicáveis, imputável à Concessionária.		penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da concessão.		A Concessionária deve: (i) programar-se para submeter os projetos com a antecedência necessária para cumprimento do cronograma contratual; e (ii) atuar diligentemente na elaboração dos projetos. Sendo assim, a Concessionária dispõe de meios para administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência.
		Não execução do Contorno de Campos até o Início de Operação da RJ-244.	1. Redução de demanda; e 2. Impacto no fluxo de caixa da Concessionária.	1. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.	Poder Concedente	Risco alocado ao Poder Concedente por seu grande potencial redutor de demanda, que não pode ser administrado pela Concessionária. Não sendo possível evitar a ocorrência do risco, o Poder Concedente é a parte mais apta a observá-lo, cabendo o reequilíbrio contratual em favor da Concessionária neste caso.
12	Ambiental	Custos para obtenção, renovação e manutenção de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão e realização de estudos ambientais, até o limite da cecce estabelecida.	1. Impacto no fluxo de caixa da Concessionária.	1. Elaboração cuidadosa de estudos prévios à apresentação da Proposta Econômica e do Plano de Negócios.	Concessionária	Risco gerenciável pela Concessionária até o limite da verba prevista no Contrato para desapropriações e de obtenção, renovação e manutenção de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão e realização de estudos ambientais. Nesse caso, a Concessionária tem condições de administrar o risco, por meio da precificação da verba e da adoção diligente das medidas previstas no Contrato para sua utilização.
		Custos para obtenção, renovação e manutenção de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão e realização de estudos ambientais, ultrapassado o limite da verba		1. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.	Poder Concedente	Risco ingerenciável pela Concessionária uma vez ultrapassado o limite da verba prevista no Contrato para desapropriações e de obtenção, renovação e manutenção de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão e realização de estudos ambientais.

		estabelecida.				<p>Pela alta soma dos valores envolvidos, a Concessionária não tem condições de administrar o risco nesse caso, cabendo ao Poder Concedente assumi-lo.</p>
		Atraso na obtenção, renovação e manutenção de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão, em caso de mora das autoridades ambientais	<ol style="list-style-type: none"> 1. Eventual descumprimento de parâmetro de desempenho; 2. Eventual atraso na execução de obras ou serviços; e 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reprogramação do cronograma; e 2. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato. 		<p>Risco ingerenciável pela Concessionária, por não poder prever, controlar ou evitar a ocorrência de atraso que não lhe seja imputável na obtenção, renovação e manutenção de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão.</p> <p>Assim, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar a probabilidade de sua ocorrência, sendo o Poder Concedente a parte mais apta para absorver o risco caso venha a ocorrer, cabendo a reprogramação do cronograma ou o reequilíbrio contratual nessa hipótese.</p>
		Atraso na obtenção, renovação e manutenção de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão, imputável à Concessionária	<ol style="list-style-type: none"> 3. Responsabilização civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da prestação dos serviços 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Em caso de atraso ou inexecução: <ol style="list-style-type: none"> a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da concessão. 	Concessionária	<p>Risco gerenciável pela Concessionária, porquanto a ocorrência do risco lhe é imputável.</p> <p>A Concessionária deve: (i) programar-se para submeter os requerimentos de licenciamento ambiental com a antecedência necessária para cumprimento do cronograma contratual; e (ii) atuar diligentemente na elaboração dos requerimentos e na instrução do processo</p> <p>Sendo assim, a Concessionária dispõe de meios para administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência.</p>
		Recuperação, prevenção, correção e gerenciamento do passivo ambiental relacionado à Concessão, originado dentro da Faixa de Domínio da	<ol style="list-style-type: none"> 1. Impacto no fluxo de caixa da Concessionária; e 2. Eventual atraso na execução de 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Em caso de atraso ou inexecução: <ol style="list-style-type: none"> a. Aplicação de penalidades por descumprimento 	Concessionária	<p>Risco gerenciável pela Concessionária no caso da recuperação, prevenção, correção e gerenciamento de passivo ambiental relacionado à Concessão e originado dentro da faixa de domínio da Rodovia posteriormente à Data de Eficácia do Contrato.</p>

	Rodovia posteriormente à Data de Eficácia do Contrato.	obras ou serviço	contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da concessão.		<p>Nesses casos, a Concessionária tem condições de administrar o risco e controlar seus impactos, por meio da prestação adequada dos serviços de manutenção, conservação e monitoração da Rodovia, bem como do estrito cumprimento da legislação ambiental aplicável.</p> <p>Não sendo possível evitar a ocorrência do risco ou controlar seus impactos, cabe à Concessionária absorvê-lo em relação aos passivos ambientais relacionados à Concessão e originados dentro da faixa de domínio da Rodovia após a Data de Eficácia do Contrato.</p>
	Recuperação, prevenção, correção e gerenciamento do passivo ambiental relacionado à Concessão, originado dentro da Faixa de Domínio da Rodovia anteriormente à Data de Eficácia do Contrato.		1. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.	Poder Concedente	<p>Risco ingerenciável pela Concessionária no caso da recuperação, prevenção, correção e gerenciamento de passivo ambiental relacionado à Concessão e originado dentro da faixa de domínio da Rodovia anteriormente à Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>Nesses casos, a Concessionária, além de não ter dado causa ao passivo originado na Faixa de Domínio antes da Concessão, não teria condições de precificar os custos relacionados em sua proposta econômica.</p>
	Custos para atendimento às condicionantes exigidas pelos órgãos ambientais, até o limite da verba prevista no contrato.	1. Impacto no fluxo de caixa da Concessionária.	1. As iniciativas adotadas pela Concessionária para atendimento às Condicionantes estabelecidas nas respectivas licenças deverão ser obrigatoriamente precedidas de pesquisa de mercado para embasar os custos a serem incorridos e nas melhores práticas de	Concessionária	<p>Risco gerenciável pela Concessionária até o limite da verba prevista no Contrato para atendimento às condicionantes exigidas pelos órgãos ambientais.</p> <p>Nesse caso, a Concessionária tem condições de administrar o risco, por meio da precificação da verba e da adoção diligente das medidas previstas no Contrato para sua utilização.</p>

				mercado, sob pena de que o valor correspondente não possa ser abatido da respectiva verba.		
		Custos para atendimento às condicionantes exigidas pelos órgãos ambientais, ultrapassado o limite da verba prevista no contrato.		1. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.	Poder Concedente	Risco ingerenciável pela Concessionária uma vez ultrapassado o limite da verba prevista no Contrato para atendimento às condicionantes exigidas pelos órgãos ambientais. Pela alta soma dos valores envolvidos, a Concessionária não tem condições de administrar o risco nesse caso, cabendo ao Poder Concedente assumi-lo.
		Responsabilidade civil, administrativa e criminal em razão de dano ambiental provocado pelas atividades da Concessionária.	1. Impacto no fluxo de caixa da Concessionária.	1. Contratação de seguro.	Concessionária	Risco alocado à Concessionária por já ser dela a responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais provocados por suas atividades, nos termos da legislação ambiental vigente. Dessa forma, a Concessionária dispõe de meios para administrar o risco e controlar seus impactos, por meio da contratação de seguros, por exemplo.
		Descobertas arqueológicas e/ou outras interferências com patrimônio cultural.	1. Eventual atraso na execução da obra ou dos serviços; e 2. Aumento de custos decorrentes da necessidade de adequações dos projetos e execuções de obras e serviços.	1. Reprogramação do cronograma dos serviços e obras afetados; e 2. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.	Poder Concedente	Risco ingerenciável pela Concessionária, por não ser passível de identificação à época da licitação, e, conseqüentemente, de precificação. Por tal razão, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar seus impactos, cabendo ao Poder Concedente fazê-lo, ou, em caso de impossibilidade, assumir o risco, devendo recompor o equilíbrio econômico-financeiro contratual em caso de sua ocorrência.
13	Riscos político e	Alterações na legislação ou	1. Aumento dos	1. Reprogramação do	Poder	Risco ingerenciável pela Concessionária, por não ter condições de prever, controlar ou evitar

jurídico	regulamentação, em qualquer esfera de governo, que afetem encargos e custos para execução do objeto contratual ou que impeçam a Concessionária de adimplir suas obrigações contratuais.	<p>custos para execução das obras ou serviços; e</p> <p>2. Eventual atraso na execução das obras ou dos serviços, a depender das novas obrigações impostas à Concessionária.</p>	Concedente	alterações na legislação ou na regulamentação que afetem encargos ou custos para execução do objeto contratual ou que impeçam a Concessionária de adimplir suas obrigações contratuais.	
	Alteração unilateral no PER e no Contrato, por iniciativa do Poder Concedente, incluindo inclusão e modificação de obras e serviços que afetem o equilíbrio econômico-financeiro contratual.	<p>1. Aumento dos custos para execução das obras ou serviços</p>		<p>2. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.</p>	<p>Logo, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar seus impactos, cabendo ao Poder Concedente fazê-lo, ou, em caso de impossibilidade, assumir o risco, devendo recompor o equilíbrio econômico-financeiro contratual em caso de sua ocorrência.</p> <p>Trata-se de risco tradicionalmente alocado ao Poder Concedente em contratos de concessão.</p>
	Alterações nas especificações dos serviços decorrentes de novas exigências do Poder Concedente ou resultantes de lei ou regulamentação novas ou de determinação judicial.				<p>Risco ingerenciável pela Concessionária, por não ter condições de prever, controlar ou evitar alterações unilaterais determinadas pelo Poder Concedente no Contrato e no PER, incluindo nos casos de inclusão e modificação de obras e serviços que afetem o equilíbrio econômico-financeiro contratual.</p> <p>Portanto, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar seus impactos, cabendo ao Poder Concedente fazê-lo, ou, em caso de impossibilidade, assumir o risco, devendo recompor o equilíbrio econômico-financeiro contratual em caso de sua ocorrência.</p> <p>Trata-se de risco tradicionalmente alocado ao Poder Concedente em contratos de concessão.</p> <p>Risco ingerenciável pela Concessionária, por não ter condições de prever, controlar ou evitar alterações nas especificações dos serviços decorrentes de novas exigências do Poder Concedente ou resultantes de lei ou regulamentação novas.</p>

						<p>Portanto, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar seus impactos, cabendo ao Poder Concedente fazê-lo, ou, em caso de impossibilidade, assumir o risco, devendo recompor o equilíbrio econômico-financeiro contratual em caso de sua ocorrência.</p> <p>Trata-se de risco tradicionalmente alocado ao Poder Concedente em contratos de concessão.</p>
		<p>Criação, alteração ou extinção de tributos ou de encargos legais, ressalvados os impostos sobre a renda, que impactem o custo relativo à execução das obrigações contratuais.</p>				<p>Risco ingerenciável pela Concessionária e alocado ao Poder Concedente por força do art. 9º, 3º, da Lei Federal nº 8.987/95⁴² e do art. 10, §2º, da Lei Estadual nº 2.831/97⁴³.</p>
		<p>Criação, alteração ou extinção de impostos sobre a renda, ou alteração na legislação aplicável.</p>		<p>1. Planejamento tributário.</p>	<p>Concessionária</p>	<p>Risco alocado à Concessionária por força do art. 9º, 3º, da Lei Federal nº 8.987/95⁴⁴ e do art. 10, §2º, da Lei Estadual nº 2.831/97, acima citados.</p> <p>Cabe, então, à Concessionária controlar os impactos do risco por meio da realização de planejamento tributário adequado.</p>
		<p>Cumprimento da legislação vigente e incidente sobre as atividades da Concessionária e das determinações judiciais decorrentes.</p>	<p>1. Elaboração cuidadosa de estudos prévios à apresentação da Proposta Econômica e do Plano de Negócios; e</p>	<p>Risco alocado à Concessionária por ser dela a obrigação de cumprir a legislação vigente e incidente sobre as atividades da Concessionária e das determinações judiciais decorrentes.</p> <p>Cabe, então, à Concessionária controlar os impactos do risco por meio da elaboração</p>		

⁴² “§3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso”.

⁴³ “§ 2º - Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovada a repercussão sobre o custo do serviço, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso”.

⁴⁴ “§3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso”.

				<ol style="list-style-type: none"> 2. Em caso de atraso ou inexecução: <ol style="list-style-type: none"> a. Aplicação de penalidades por descumprimento contratual; b. Execução do Performance Bond; e c. Decretação da caducidade da concessão. 		<p>cuidadosa de estudos para apresentação da Proposta Econômica.</p>
14	Início da cobrança tarifária	Atraso no início da cobrança tarifária, por fato imputável à Concessionária.	1. Perda de receita	<ol style="list-style-type: none"> 1. Observância dos requisitos e marcos contratuais para início da cobrança tarifária. 	Concessionária	<p>Risco gerenciável pela Concessionária, porquanto a ocorrência do risco lhe é imputável.</p> <p>A Concessionária deve programar-se para observar todos os requisitos e marcos contratuais previstos no Contrato para evitar atrasos no início da cobrança tarifária.</p> <p>Sendo assim, a Concessionária dispõe de meios para administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência.</p>
		Atraso no início da cobrança tarifária, por fato não imputável à Concessionária.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato. 		Poder Concedente
15	Término antecipado do contrato	Extinção da concessão antes	1. Término antecipado do	1. Indenização à Concessionária.	Poder Concedente	<p>Risco ingerenciável pela Concessionária, pois diz respeito ao término antecipado do Contrato sem culpa da Concessionária, por decisão do Poder</p>

		do prazo estabelecido.	contrato decorrente de decisão do Poder Concedente (ex.: encampação, rescisão contratual, anulação).			Concedente. Como a Concessionária não pode prever, controlar ou evitar o término antecipado do Contrato nestes casos, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar a probabilidade de sua ocorrência, sendo o Poder Concedente a parte mais apta a fazê-lo ou, em caso de impossibilidade, absorver o risco, devendo pagar à Concessionária a indenização prevista no Contrato.
			1. Término antecipado do contrato decorrente de caducidade	<ol style="list-style-type: none"> 1. Medidas preventivas: <ol style="list-style-type: none"> a. Execução do Performance Bond; b. Transferência do controle da Concessionária aos financiadores; c. Intervenção; e d. Contratação de seguros. 2. Caso caducidade seja decretada, a indenização devida à Concessionária recai unicamente nas parcelas relacionadas a bens reversíveis ainda não amortizados. 	Concessionária	<p>Risco gerenciável pela Concessionária, pois diz respeito ao término antecipado do Contrato com culpa da Concessionária, na hipótese de decretação da caducidade da Concessão.</p> <p>Cabe, então, à Concessionária administrar o risco e controlar a probabilidade de sua ocorrência, por meio do cumprimento de suas obrigações contratuais, ou, em caso de impossibilidade, assumir o risco.</p>
16	Fato da Administração	Atraso no cumprimento ou descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações legais, regulamentares ou contratuais.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Eventual aumento dos custos para prestação dos serviços; e 2. Eventual atraso na prestação dos 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reprogramação do cronograma dos serviços ou obras afetados; e 2. Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária, 	Poder Concedente	<p>Risco ingerenciável pela Concessionária, por não poder prever, controlar ou evitar o descumprimento ou o atraso no cumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações legais, regulamentares ou contratuais.</p> <p>Note-se que a hipótese de fato da Administração</p>

			serviços.	por meio das revisões quadrienal ou extraordinária, a depender do caso, nos termos do contrato.		pressupõe a ausência de culpa da Concessionária. Dessa forma, a Concessionária não dispõe de meios para administrar o risco ou controlar a probabilidade de sua ocorrência, sendo o Poder Concedente a parte mais apta a fazê-lo ou, em caso de impossibilidade, absorver o risco, devendo, neste caso, reprogramar o cronograma dos serviços ou obras afetados e recompor o equilíbrio contratual.
17	Eixo Suspenso	Inaplicabilidade/revogação da Lei Federal nº 13.711/18.	1. Aumento de receita.	N/A	Concessionária	Risco alocado à Concessionária, pois a inaplicabilidade ou revogação da Lei Federal nº 13.711/18 permitirá a cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos, aumentando a receita da Concessionária.