

Jaboatão dos Guararapes/PE, 13 de julho de 2021

Ao Conselho do Programa de Parcerias Estratégicas de Pernambuco – CPPPE

Secretaria de Planejamento e Gestão – SEPLAG

Rua da Aurora, 1377, Santo Amaro - Recife PE, CEP: 50040-090

Att.: Ilmo. Alexandre Rebêlo Távora

Secretário de Planejamento e Gestão

E

Secretaria Executiva de Parcerias e Estratégias – SEPAE

Att.: Ilmo. Marcelo Bruto da Costa Correia

Secretário Executivo de Parcerias e Estratégias

Assunto: Requerimento - 4º Pleito de Revisão do Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato de Concessão CGPE nº 001/2006.

Anexos:

- ✓ Anexo I – PNR – 4º Pleito de Reequilíbrio – Perdas 01.07.20 a 13.06.21;
- ✓ Anexo II – MEMÓRIA DE REUNIÃO – ARPE / SEDUH / CRC;
- ✓ Anexo III – Parecer PGE nº 583/2018 (Rito Reeq.).

ÍNDICE:

I. FATOS ENSEJADORES DA RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA (“PPP”) CGPE 001/2006	03
a) VOLUME DE TRÁFEGO DE VEÍCULOS REAL ABAIXO DE 70% (SETENTA POR CENTO) X TRÁFEGO PROJETADO EM CERTAME EDITALÍCIO (“CONCORRÊNCIA 001/2006”)	03
II. LEGISLAÇÃO E FORMAS DE RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO	10
a) CONSTITUIÇÃO FEDERAL E A RECOMPOSIÇÃO	10
b) LEI FEDERAL Nº 8.666/93 – LICITAÇÕES E CONTRATOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA	11
c) LEI ESTADUAL Nº 12.765/2005 – PROGRAMA ESTADUAL DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – PPP	12
d) RITO DE APRECIAÇÃO DO REEQUILÍBRIO ESTABELECIDO PELA ARPE E PARECER 583/2019 DA PGE/PE	13
III. CONTRATO DE CONCESSÃO E REFLEXOS NO PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA (“PNR”)	14
IV. CONCLUSÃO	20

Prezados Senhores,

Cumprimentando-os cordialmente, a **Concessionária Rota dos Coqueiros S.A.** (“Concessionária” ou “CRC”) vêm através desta, com fulcro no Contrato de Concessão Patrocinada CGPE nº 001/2006 (“Contrato”), Cláusulas 27 e 28 e demais a serem mencionadas, apresentar o presente Requerimento com o pedido de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro (“4º Pleito de Reequilíbrio” ou “Reequilíbrio”), apresentando ao Poder Concedente os eventos de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a partir da proposta ao certame – Edital sob a modalidade Concorrência nº 001/2006 (“Edital”), devidamente fundamentado, justificando a ocorrência do fato que caracteriza o desequilíbrio do Contrato, a seguir:

1. FATO ENSEJADOR DA RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA (“PPP”) CGPE Nº 001/2006:

a. VOLUME DE TRÁFEGO DE VEÍCULOS REAL ABAIXO DE 70% (SETENTA POR CENTO) X TRÁFEGO PROJETADO EM CERTAME EDITALÍCIO (“CONCORRÊNCIA 001/2006”):

É comum que os longos contratos de concessão – peculiaridade especialmente em função do prazo – ocorram eventos que desequilibrem os preços pactuados em certame editalício. Deste modo, o instrumento contratual assegura os riscos inerentes às partes, para que possam ser uniformemente distribuídos evitando a onerosidade excessiva para qualquer dos agentes da relação.

No âmbito do Contrato de Concessão Patrocinada CGPE nº 001/2006, é o que se pode notar quando comparamos o volume de tráfego projetado no “ANEXO X – *Projeção de Tráfego*”, do Edital, com o volume de tráfego real performado. Enquanto um buscou trazer a simulação daquilo que se presumia no projeto para a Concessão, o outro demonstra a obtenção real do quantitativo, defrontando *Projeção X Realizado*, que pode ser tanto a maior quanto menor do previsto.

Sob o aspecto do presente Pleito de Reequilíbrio, ora denominado de 4º Pleito de Reequilíbrio Econômico-Financeiro, deve-se considerar apenas o critério do compartilhamento de riscos das perdas abaixo de 70% (setenta por cento), situado na

Cláusula 28 – Risco do Volume de Tráfego na Rodovia – precisamente no dispositivo 28.2.6, sendo este o evento que desequilibrou o Contrato, vejamos:

(...)

“28.2.6. Ocorrendo variações de tráfego a menor, verificadas abaixo de 70% (setenta por cento), as correspondentes perdas de RECEITAS DE PEDÁGIO serão de responsabilidade do CONCEDENTE, mediante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, conforme previsto na Cláusula 27 deste CONTRATO.”

Nesse sentido, a partir do surgimento do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, ficou consolidado e, de modo inequívoco, determinou ser objeto de recomposição a variação do tráfego abaixo de 70% (setenta por cento), fazendo-se cumprir a previsão contida no dispositivo acima, vejamos:

(...)

“CONSIDERANDO que o item 28.2.6 da Cláusula 28 do Contrato de Concessão determina a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em caso de perda de receita decorrente da ocorrência de variações de tráfego abaixo de 70% (setenta por cento) do volume projetado, indicado no ANEXO X – PROJEÇÃO DE TRÁFEGO, do EDITAL,” (grifo nosso)

4º Termo Aditivo – Celebrado em 31/05/2019

A partir desse racional – que não há dúvidas entre Concessionária, Concedente e Regulador – é o que se viu aplicado nos últimos pedidos de reequilíbrios que, entre outros temas não relevantes para este Pleito, resultou no deferimento da recomposição fundamentado na frustração de tráfego nesta aludida faixa de tráfego (2019¹, 2020² e 2021³). Sob o mesmo contexto, surge o direito de a CRC propor o ora pedido de

¹ RESOLUÇÃO Nº 145, DE 21 DE MAIO DE 2019: “(...) Art. 1º Autorizar a alteração das Tarifas Básicas de Pedágio, no percentual correspondente a 0,35% (trinta e cinco centésimos por cento), decorrente da revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão Patrocinada CGPE 001/2006, considerando os efeitos combinados: a) das perdas de receita de pedágio do tráfego de veículos realizado **abaixo de 70% do fluxo previsto em Edital, no período de 01/06/2016 a 31/06/2018;** (...)” (http://www.arpe.pe.gov.br/images/RESOLUCAO/RE---145_CRC_Reviso_Contrato.pdf)

² RESOLUÇÃO Nº 163, DE 28 DE MAIO DE 2020: “(...) Art. 1º Autorizar a alteração dos valores das Tarifas Básicas de Pedágio decorrente da revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão Patrocinada CGPE nº 001/2006, considerando os efeitos combinados: a) das perdas de receita de pedágio do tráfego de veículos realizado **abaixo de 70% do fluxo previsto em Edital, no período de 01/07/2018 a 30/06/2019;** (...)” (http://www.arpe.pe.gov.br/images/RESOLUCAO/RE_ARPE_163_2020_CRC_28maio20.pdf)

³ RESOLUÇÃO Nº 185, DE 13 DE MAIO DE 2021: “(...) Art. 1º Autorizar a alteração dos valores das Tarifas Básicas de Pedágio decorrente da revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão Patrocinada CGPE nº 001/2006, considerando os efeitos combinados: a) das perdas de receita de pedágio do tráfego de veículos realizado **abaixo de 70% do fluxo previsto em Edital, no período de**

recomposição, naturalmente, para que se veja reequilibrada as perdas aferidas e compreendidas no período entre **01/07/2020 a 13/06/2021**.

Não obstante, este período ficou pactuado na Ata (**Anexo II – ID 13199171 / SEI 38000000001.000140/2020-01**) da reunião virtual, ocorrida em 15/04/2021, que contou com a participação da ARPE, SEDUH e CRC, que visa a melhoria no acompanhamento e cálculos lineares ao Contrato, oportunidade em que todos manifestaram concordância a recomendação:

*“(...) nos próximos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato CGPE 001/2006, fosse considerado pela CRC o período exclusivo de 12 meses referentes ao ano operacional (de 14 de junho até 13 de junho do ano seguinte). Dessa forma, o efeito do período de 14 a 30 de junho de 2020 (correspondente a 16 dias do “ano operacional seguinte”) já estará contemplado neste 3º Reequilíbrio, **esses dias seriam eliminados no próximo procedimento**. Esse ajuste, além de facilitar os cálculos e acompanhamentos, permite que os próximos procedimentos de reequilíbrio fiquem alinhados ao previsto no Contrato de Concessão. A CRC e a SEDUH registraram estar de acordo com essa sugestão.”*

Ato contínuo, considerando o período em comento, o valor correspondente ao presente reequilíbrio econômico-financeiro é a quantia de R\$ 6.324.292,78 (seis milhões, trezentos e vinte e quatro mil duzentos e noventa e dois reais e setenta e oito centavos) e que expressa a equivalência de R\$2.994.229,74 (dois milhões, novecentos e noventa e quatro mil, duzentos e vinte nove reais e setenta e quatro centavos) se colocados em moedas corrente de dezembro de 2005.

Por essa razão, conferidos os institutos ora evocados, apresenta-se o Plano de Negócios da Rodovia (“PNR”) (**Anexo I**) com os valores de perda e período descritos, que, desequilibrou a Taxa Interna de Retorno⁴ (“TIR”) passando para 10,6222%.

Dessa forma, para restabelecer o equilíbrio do Contrato na forma de recompor os valores reais apresentados em proposta da TIR, e se considerado os efeitos na TBP, ver-se preciso um aumento de 2,52% (dois vírgula cinquenta e dois de percentual), alterando dos atuais R\$ 3,0550 em Dias Úteis e R\$ 4,5824 no Final de Semana/Feriado, para R\$

01/07/2019 a 30/06/2020; (...)”
http://www.arpe.pe.gov.br/images/RESOLUCAO/RESOLUCOES2021/RARPE_CRC_3-Reequilibrio_2021.pdf

⁴ Taxa Interna de Retorno é uma taxa de desconto hipotética que, quando aplicada a um Fluxo de Caixa, faz com que os valores das despesas, trazidos ao valor presente, seja igual aos valores dos retornos dos investimentos, também trazidos ao valor presente.

3,1321 em Dias Úteis e R\$ 4,6981 em Final de Semana/Feriados, com efeitos a serem considerados a partir de 14/06/2022, data em que há previsão contratual para o reajuste anual pela inflação (IPCA). Os efeitos da perda de receita por tráfego abaixo de 70% (setenta por cento) estão demonstrados e atualizados no Anexo I.

2. LEGISLAÇÃO E FORMAS DE RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO.

a. CONSTITUIÇÃO FEDERAL E A RECOMPOSIÇÃO.

Antes de tudo, devemos observar que uma das características do contrato público é a chamada regra da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, que se encontra preconizada na Carta Magna Brasileira. A Constituição Federal de 1988, assegura aos particulares a manutenção das condições efetivas da proposta apresentada durante a licitação, segundo a dicção do art. 37, inciso XXI, vejamos:

(...)

“Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

(...)

*XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, **mantidas as condições efetivas da proposta**, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.”* (grifo nosso)

Abstrai-se do referido dispositivo que o equilíbrio da equação econômico-financeiro é considerado elemento essencial do contrato administrativo, por ser mecanismo apto a manter as condições efetivas da proposta, constitucionalmente garantido ao particular contratado quando ocorrer risco de prejuízo por eventos futuros, incertos e excepcionais. Portanto trata-se de uma característica essencial do contrato administrativo reconhecida pela própria Constituição no art. 37, inciso XXI não podendo ser elidida quando o caso atender ao exigido pela lei.

b. LEI FEDERAL Nº 8.666/93 – LICITAÇÕES E CONTRATOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E A RECOMPOSIÇÃO.

Regulamentando o dispositivo Constitucional, a Lei Federal nº 8.666/1993 trouxe na alínea “d”, inciso II, artigo 65, Concessionária e Concedente, em comum acordo, podem celebrar suas vontades para restaurar o equilíbrio, *in verbis*:

(...)

“Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:

(...)

II - por acordo das partes:

(...)

d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual.” (grifos nossos)

Em que pese ter sido recepcionada legislação mais recentes (abril/2021) – Lei nº 14.133/2021 (“Nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos) – pela segurança jurídica ao Contrato de Concessão, bem como sua assinatura/formalização anterior ao início da vigência da nova Lei, utiliza-se a Lei nº 8.666/93.

c. LEI ESTADUAL Nº 12.765/2005 – PROGRAMA ESTADUAL DE PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADA – PPP.

O Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas, instituído pela Lei Estadual nº 12.765/2005 e composto pelo Conselho do Programa de Parcerias Estratégicas de Pernambuco (“CPPPE”), busca promover, fomentar, coordenar, disciplinar, regular e fiscalizar a atividade de agentes do setor privado que, na condição de parceiros, atuem na implementação das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do Estado e ao bem-estar coletivo, a saber:

“(…)

Art. 13 As cláusulas dos contratos de Parceria Público-Privada atenderão ao disposto no art. 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, no que couber, devendo também prever:

(...)

§ 1º Os contratos de Parceria Público-Privada deverão prever que, no caso de seu objeto reportar-se a setores regulados, as regras de desempenho das atividades e serviços deverão ficar submetidas àquelas determinadas pela agência reguladora competente, sempre que existente. (Redação alterada pelo art. 1º da Lei nº 13.282, de 23 de agosto de 2007.)

(...)

Art. 16. A remuneração do contratado, observada a natureza jurídica do instituto escolhido para viabilizar a parceria, poderá ser feita mediante a utilização combinada das seguintes alternativas:

I - tarifa cobrada dos usuários;

II - contraprestação da Administração Pública, que poderá ser feita por:

a) recursos do Tesouro Estadual ou de entidade da Administração Indireta Estadual;

b) cessão de créditos não tributários;

c) transferência de bens móveis e imóveis, na forma da Lei;

d) títulos da dívida pública, emitidos com observância da legislação aplicável;

e) outorga de direitos em face da Administração Pública;

f) outorga de direitos sobre bens públicos dominicais;

g) outras receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados;

h) outros meios admitidos em Lei.

(...)

§ 7º Compete às Secretarias de Estado e à Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Pernambuco - ARPE o acompanhamento da execução e a fiscalização dos contratos de Parcerias Público-Privadas, bem como a avaliação dos resultados, sem prejuízo das competências atribuídas ao Conselho do Programa de Parcerias Estratégicas de Pernambuco - CPPPE. (Redação alterada pelo art. 8º da Lei nº 16.573, de 20 de maio de 2019.)."

Assim, conferidos os limites e atribuições impostas pela Lei, a Concessionária propõe o presente pedido de recomposição, amparada em normativo estadual, para apreciação e deliberações nos moldes ora propostos.

d. CONTRATO DE CONCESSÃO CGPE Nº 001/2006 E O RITO DE APRECIÇÃO DO REEQUILÍBRIO ESTABELECIDO PELA ARPE E PARECER 583/2019 DA PGE/PE:

Em apreço a forma de proposição do reequilíbrio econômico-financeiro, relembremos o posicionamento exarado pela Procuradoria Geral do Estado de Pernambuco – PGE/PE (“PGE”), em seu Parecer nº 583/2018 (**Anexo III**) – em 22/08/2018,

a partir da consulta realizada pelo Poder Concedente acerca do rito e procedimentos a serem adotados nos reequilíbrios desta Concessão, em destaque, fundamentou:

“(…)

No que toca ao procedimento, a Cláusula 27.5 prevê a recomposição do equilíbrio, mediante acordo entre as partes. Após as necessárias deliberações travadas entre o concedente e a concessionária, a proposta de acordo negociada deverá ser submetida à manifestação expressa da ARPE, para que esta passe a valer.”

Conclui, em seguida, quanto ao rito a ser verificado sob as hipóteses:

“(…)

(i) PARA OS CASOS DE REEQUILÍBRIO CONSENSUAL:

1) requerimento da concessionária endereçado ao concedente com proposta de reequilíbrio; 2) deliberações entre as partes para proposta de acordo; 3) submissão do acordo à ARPE; 4) análise da ARPE e 5) implementação do reequilíbrio. Entende-se que, neste caso, por ter sido a recomposição objeto de acordo entre as partes, cujo conteúdo teria sido submetido à ARPE de modo consensual, não faz sentido submeter novamente o Plano de Negócios à análise do concedente, salvo se tiver havido discordância pontual da ARPE;

(ii) PARA OS CASOS DE REEQUILÍBRIO NÃO CONSENSUAL: 1) apresentação pela concessionária de requerimento fundamento para a ARPE, instruído com o novo Plano de Negócios; 2) apreciação do pedido reequilíbrio pela ARPE, mediante análise do Plano de Negócios proposto; 3) se a ARPE aprovar o Plano de Negócios, determinação da forma como deverá ocorrer o reequilíbrio, dentre os mecanismos previstos na Cláusula 27.3; 4) submissão ao concedente para manifestação sobre o novo Plano de Negócios, no prazo de 30 (trinta) dias; 5) após a aprovação do novo Plano de Negócios pelo concedente (ou ausência de manifestação no prazo estabelecido), implementação do reequilíbrio econômico-financeiro nos termo ajustados.”

Desta feita, a PGE firmou esclarecimentos sobre a forma e trâmite a ser procedido na avaliação dos reequilíbrios desta PPP que, em observância ao rito informado, apresentamos o presente pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão para as análises necessárias, inclusive, propondo-se ao atendimento da Cláusula 27.8⁵ quanto as razões fundamentas a apreciação do Regulador – ARPE.

⁵ 27.8. A CONCESSIONÁRIA, para pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, deverá apresentar à ARPE requerimento fundamentado, justificando a ocorrência de qualquer fato que possa caracterizar o desequilíbrio

3. CONTRATO DE CONCESSÃO CGPE Nº 001/2006 E REFLEXOS NO PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA (“PNR”).

Define o Contrato de Concessão sobre o Plano de Negócios da Rodovia (“PNR”) como:

“PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA ou PNR: é o plano cobrindo o prazo integral da CONCESSÃO PATROCINADA, com todos os elementos operacionais e financeiros relativos à execução do CONTRATO, assim como uma descrição das ações pretendidas pelo LICITANTE HABILITADO visando à exploração da RODOVIA, observadas as OBRAS DE CONSTRUÇÃO DA RODOVIA, as CONDIÇÕES OPERACIONAIS MÍNIMAS DA RODOVIA, as atividades de OPERAÇÃO DA RODOVIA, de MANUTENÇÃO DA RODOVIA e CONSERVAÇÃO DA RODOVIA, e os indicadores constantes do QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO, que integra a PROPOSTA ECONÔMICA que faz parte integrante deste CONTRATO como ANEXO IV;”

No contexto do presente pleito de recomposição, é o instrumento vinculante ao Contrato, que se lança, em suma, à demonstração dos eventos de desequilíbrio contratual, referência de grande relevância para acompanhamento do Contrato de Concessão.

Em seguida, aduz o Contrato que, quanto ao direito ao reequilíbrio, poderá ser implementada mediante acordo entre as Parte e após manifestação expressa da ARPE – fundamento anteriormente mencionado na Cláusula 27.5 – assim como previne para possibilidade de não ocorrer acordo entre as Partes, condicionando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de acordo com o que determinar a ARPE, veja-se a Cláusula 27.6:

“(…)

27.6. Caso não haja acordo entre as PARTES, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO será implementada pela forma que for determinada pela ARPE, após manifestação do CONCEDENTE, através de uma das seguintes modalidades, ressalvado o direito da CONCESSIONÁRIA requerer a Arbitragem, na forma estabelecida neste CONTRATO:

I - Prorrogação ou redução do prazo da CONCESSÃO PATROCINADA;

II- Revisão do cronograma de implantação das OBRAS DE CONSTRUÇÃO DA RODOVIA previstas no ANEXO IV - PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIARIA - PER, do EDITAL;

III- adequação dos indicadores de desempenho previstos no ANEXO III - QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO, do EDITAL para

compatibilização da oferta do SERVIÇO com a demanda de TRÁFEGO na RODOVIA;
IV - Revisão da TARIFA DO PEDÁGIO, para mais ou para menos;
V - Combinação das modalidades anteriores.”

Por conseguinte, consoante prática consagrada das recomposições anteriormente implementadas, para o cálculo do reequilíbrio apresentado (Anexo II) consideramos a premissa o item 1.3 do “Anexo V – DIRETRIZES PARA A PRESENTAÇÃO DA PROPOSTA ECONÔMICA” do Edital, conforme se pode ver a seguir:

“(…)

*1.3. Os valores propostos deverão ser expressos em reais e utilizar como **referência a data-base de dezembro de 2005**. Para efeito das projeções, os LICITANTES deverão assumir como data de início da CONCESSÃO PATROCINADA, o mês de dezembro de 2006.”* (grifo nosso)

Por essas razões, respeitadas diretrizes impostas pela conjuntura do Contrato, propõe-se este pedido de recomposição, considerando as perdas de receita abaixo de 70% (setenta por cento), aferidas no período de **01/07/2020 a 13/06/2021** (fato ensejador) afim de possibilitar o equilíbrio econômico-financeiro da TIR original do fluxo de caixa⁶ sem financiamento (não alavancado), verificado no PNR que acompanha este pleito (**Anexo I**).

Conclusivamente, registra-se que o novo PNR, assim como procedido nos pleitos anteriores, manteve (i) os valores e critérios de cálculo adotados no Plano de Negócios apresentado na PROPOSTA, inclusive os critérios de cálculo das depreciações e amortizações, e os eventuais erros ou omissões; (ii) o prazo da concessão, o cronograma de pagamento da CBAT, as datas de execução das obras e o início de operação da concessão apresentado na PROPOSTA, em atendimento a Cláusula Terceira do 1º Termo Aditivo; e (iii) condições do PNR atualizado conforme o 4º, 5º e 7º Aditivos do Contrato.

4. CONCLUSÃO.

Com base no que foi exposto, apresenta esta Concessionária o 4º Pleito de Reequilíbrio Econômico-Financeiro, observadas as previsões contratuais e legais, para deliberação e posterior aprovação do novo PNR, para possam surtir seus efeitos a partir de 14/06/2022, considerando a seguinte medida:

⁶ Ferramenta que controla a movimentação financeira (as entradas e saídas de recursos financeiros), em um período determinado, de uma empresa.

- a. reequilibrar a Tarifa Interna de Retorno – TIR, relativo à perda de receita de pedágio por tráfego a menor de 70% (setenta por cento), alterando a tarifa básica dos atuais R\$ 3,0550 em Dias Úteis e R\$ 4,5824 no Final de Semana/Feriado, para R\$ 3,1321 em Dias Úteis e R\$ 4,6981 em Final de Semana/Feriados .

Sendo o que tínhamos para o momento, ficamos a inteira disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários e no aguardo das manifestações de V.Sas.

Atenciosamente,

Rafaela Elaine da Costa Lima Araújo
Diretora-Presidente

Hugo Leonardo Santos de Moura
Procurador

Concessionária Rota dos Coqueiros S.A.

Francisco Brito
Jurídico-Administração Contratual