

TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 001/2020 - SEINFRA

PRIMEIRO TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 001/2020, QUE ENTRE SI CELEBRAM, DE UM LADO, O ESTADO DA BAHIA, POR INTERMÉDIO DA SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA DO ESTADO DA BAHIA - SEINFRA, E, DO OUTRO LADO, A CONCESSÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO PONTE SALVADOR ILHA DE ITAPARICA S.A. – CPSI E NA QUALIDADE DE INTERVENIENTES ANUENTES A AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE ENERGIA, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES DA BAHIA – AGERBA E A AGÊNCIA DE FOMENTO DO ESTADO DA BAHIA S.A. – DESENBAHIA.

O Estado da Bahia, pessoa jurídica de direito público, por intermédio da **Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia**, doravante denominada **SEINFRA**, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 02931604/0001-87, com sede no Centro Administrativo da Bahia, 4ª Avenida. 440, Salvador/BA, neste ato representada pelo seu titular, Senhor Sérgio Luís Lacerda Brito, Administrador, portador da cédula de identidade nº 01.690.072-35, e inscrito no CPF/MF nº 186.354.585-91, devidamente autorizado pelo art. 13, I, f) do Decreto Estadual nº 16.448, de 27 de novembro de 2015, e do outro lado a **Concessão do Sistema Rodoviário Ponte Salvador Ilha de Itaparica S.A.**, doravante denominada **CPSI**, sociedade por ações, com sede na Avenida Tancredo Neves, 2539, Salas 1101 a 1108, Caminho das Árvores, Edf. CEO Corporate, Torre Nova Iorque, Salvador/BA, neste ato representada por seus administradores, Senhor Lin Li, chinês, casado, administrador, portador do RNE nº V417081-R e inscrito no CPF sob o nº 061.057.887-11, Presidente do Conselho de Administração da CPSI, Senhor Cláudio Britto Villas Boas, brasileiro, engenheiro químico, casado, portador da Cédula de Identidade RG nº 07239553-28, inscrito no CPF sob nº 778.382.205-30, Diretor Presidente da CPSI, Senhor Francisco Ribeiro Mendes, brasileiro, advogado, casado, portador da Cédula de Identidade RG nº 05091947-45, inscrito no CPF sob nº 967.942.165-15, Diretor Jurídico e Procurador da CPSI, figurando como intervenientes-anuentes: a **Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia**, doravante denominada **AGERBA**, autarquia em regime especial, com sede na 4ª Avenida, nº 435, Centro Administrativo da Bahia, Salvador/BA, na qualidade de agente regulador e fiscalizador da Concessão, neste ato representada por seu Diretor Superintendente, Senhor Carlos Henrique de Azevedo Martins, nomeado no Diário Oficial do Estado da Bahia em 27 de dezembro de 2019; a **Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A. – DESENBAHIA**, pessoa jurídica de direito privado, instituída pela

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDCD

Lei Estadual nº 7.133 de 21 de julho de 1997, inscrita no CNPJ nº 15.163.587/0001-27, com sede na Rua Ivone Silveira, nº 213, Doron, em Salvador/BA, na qualidade de administradora do **Fundo Garantidor de Parcerias – FGBP**, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 18.918.355/0001-20, e do **Fundo Garantidor do Aporte da Ponte – FGAP**, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 41.427.393/0001-00, neste ato representado por meio do seu Diretor Presidente, Senhor Paulo de Oliveira Costa, e do seu Diretor de Operações, Senhor Marko Svec Silva; afirmam o presente Termo Aditivo, com fundamento nas Leis nº 11.079/2004 e 8.987/1995 e suas alterações, na Lei Estadual nº 9.433/2005 e nas subcláusulas 22.1, 24 e 25 do Contrato de Concessão nº 001/2020/SEINFRA (“**Contrato**”), em razão da celebração de Termo de Autocomposição entre o TCE/BA, a **SEINFRA** e a **CPSI**, como consequência do Processo TCE/008333/2024 e do Ato nº 215, publicado no Diário Oficial do **TCE/BA**, em 02 de setembro de 2024, que constituiu a Comissão de Solução Consensual de Controvérsias e Prevenção de Conflitos, responsável pela elaboração da proposta de solução para as controvérsias existentes entre a **SEINFRA** e a **CPSI**, que resultou na necessidade de alteração do Contrato, de acordo com as seguintes cláusulas e condições:

CONSIDERANDO que:

1. A **SEINFRA** e a **CPSI** celebraram, em 12 de novembro de 2020, o Contrato de Concessão nº 001/2020/SEINFRA, que tem por objeto a delegação, por meio de parceria público-privada, na modalidade de concessão patrocinada, das obras e dos serviços necessários à construção, operação e manutenção do Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica (“**Contrato**”);
2. O Edital de Concorrência nº 009/2019, que resultou no **Contrato**, foi publicado em 23 de setembro de 2019, e o leilão ocorreu em 13 de dezembro de 2019;
3. Após a licitação que resultou na celebração do **Contrato**, sobrevieram severas alterações nas condições macroeconômicas em âmbito nacional e internacional, especialmente em decorrência da pandemia da COVID-19 (“**Pandemia**”), que provocou aumento extraordinário e significativo nos preços da construção civil, na taxa básica de juros (“**SELIC**”) e, consequentemente, do custo de capital;
4. A construção e operação do **Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica** promoverá diversos benefícios econômico-sociais ao Estado da Bahia, tais como geração de empregos, maior velocidade da circulação de bens e serviços, fomento ao turismo, encurtamento de distâncias e melhora do tráfego rodoviário estadual;
5. A consensualidade, como meio de solução de conflitos e incertezas no âmbito da Administração Pública, insere-se entre as medidas de modernização da gestão administrativa, em atendimento ao princípio da eficiência, previsto no art. 37, *caput*, e inc. II do art. 74 e art. 75 da Constituição da República Federativa do Brasil;
6. O ordenamento jurídico brasileiro admite e estimula a autocomposição para solução consensual dos conflitos, inclusive no âmbito da Administração Pública, conforme art. 3º, § 2º, da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015; art. 1º da Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015; art. 151 da Lei nº 14.133, de 01 de abril de 2021; e art. 26 do Decreto-Lei nº 4.657, de 04 de setembro de 1942, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.655, de 25 de abril de 2018, dentre outros dispositivos legais no mesmo sentido, e que, em consonância com essa legislação, o Estado da Bahia instituiu uma Política de Consensualidade, por meio da Lei estadual nº 14.783, de 9 de outubro de 2024;

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDAC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

7. A busca de solução consensual em torno de conflitos de contratos estratégicos se revela uma boa prática, adotada inicialmente pelo Tribunal de Contas da União (“TCU”), que, por meio da Instrução Normativa nº 91/2022, instituiu a Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (“Secex-Consenso”), diante da qual foram apresentadas e processadas diversas Solicitações de Solução Consensual, inclusive por parte do Ministério dos Transportes, para a solução de litígios relacionados a contratos de concessão de infraestrutura;
8. A seu turno, o TCE/BA, por meio da Resolução nº 046/2024, instituiu a possibilidade da adoção de soluções consensuais quando for parte pessoa jurídica de direito público estadual;
9. Diante desse cenário, as Partes, em comum acordo, decidiram protocolar, perante o TCE/BA, um pedido de instauração de Procedimento de Solução Consensual de Controvérsias Relevantes e Prevenção de Conflitos, que deu origem ao processo TCE/008333/2024, finalizado com consenso entre as Partes quanto à modernização do Contrato, expressa neste Termo Aditivo; e
10. O aprimoramento contratual ora pactuado busca possibilitar a retomada imediata da execução do Contrato, para a implantação efetiva do **Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica**;

Resolvem as **Partes**, de comum acordo, pactuar o presente Termo Aditivo:

1. CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

- 1.1. O presente Termo Aditivo tem por objeto alterar o Contrato de Concessão celebrado em 12 de novembro de 2020, entre o Estado da Bahia, por intermédio da SEINFRA, e a CPSI, com interveniência-anuência da AGERBA e da DESENBAHIA, cujo objeto é a delegação, por meio de parceria público-privada, na modalidade de concessão patrocinada, das obras e dos serviços necessários à construção, operação e manutenção do Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica (“**Contrato**”).

2. CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES

- 2.1. Ficam alteradas as seguintes definições constantes dos itens (lxii), (lxix) e (lxxi) da subcláusula 1.1 do **Contrato**:

(lxii) **RECEITA TARIFÁRIA**: somatório de todas as receitas tarifárias auferidas pela **Concessionária** nas **Praças de Pedágio 01 (P01) e 02 (P02)**, observado o **Anexo X do Contrato**, que prevê a Tarifa Média Ponderada para a **Praça de Pedágio 01** e a Tarifa Básica de Pedágio para a **Praça de Pedágio 02**.

(...)

(lxii) **TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO**: tarifa de referência para definição da estrutura tarifária, reajustada anualmente, correspondente à tarifa a ser cobrada por **Veículo Equivalente**, nos termos do **Anexo XI**.

(...)

(lxxi) **TARIFA PONDERADA DE PEDÁGIO**: é o valor equivalente a **Tarifa Básica de Pedágio**, reajustada anualmente, multiplicada pelo fator de ponderação equivalente a 72,68% (setenta e dois vírgula e sessenta e oito por cento) para os

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDCD

*primeiros 15 (quinze) anos de **Operação Plena**; e a 70,92% (setenta vírgula e noventa e dois por cento) para os 14 (quatorze) anos seguintes.*

2.2. Ficam acrescidas as seguintes definições à subcláusula 1.1 do **Contrato**:

*(xxxi-A) **DATA DE ASSINATURA DO PRIMEIRO TERMO ADITIVO**: a data de assinatura do **Primeiro Termo Aditivo** ao **Contrato**, firmado pelo **Concedente** e pela **Concessionária**, data a partir da qual terá reinício o **Prazo da Concessão**.*

*(ivi-A) **NOVO PLANO DE NEGÓCIOS**: documento já apresentado pela **Concessionária**, integrante do **Primeiro Termo Aditivo** ao **Contrato** como seu **Anexo A**, que reúne as principais informações econômico-financeiras da **Concessão**, inclusive previsão de financiamento em moeda nacional com taxas de juros e demais condições de contratação do crédito, a fim de propiciar eventual análise de vantajosidade de que trata a subcláusula 24.8.1.1.*

3. CLÁUSULA TERCEIRA – ALTERAÇÕES NECESSÁRIAS EM RAZÃO DO REINÍCIO DO PRAZO DA CONCESSÃO

3.1. A subcláusula 3.1 do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

*3.1 O **Prazo da Concessão** será de 35 (trinta e cinco) anos, contados a partir da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**, conforme fases a seguir descritas:*

*a) Fase 1: até 1 (um) ano, a partir da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**, destinado à obtenção das licenças necessárias, desenvolvimentos dos projetos, serviços e mobilização prévios ao início da Fase 2.*

*b) Fase 2: até 6 (seis) anos, a partir da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo** para implantação do projeto e início da **Operação Plena**;*

*c) Fase 3: até 35 (trinta e cinco) anos, a partir da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo** para a operação do objeto.*

3.2. O segundo parágrafo do item 1. Introdução do **Anexo II – PER** do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

*O prazo da **Concessão** será de 35 (trinta e cinco) anos contados a partir da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**, conforme fases a seguir descritas:*

*a) Fase 1: até 1 (um) ano, a partir da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**, destinado à obtenção das licenças necessárias, desenvolvimentos dos projetos, serviços e mobilização prévios ao início da Fase 2.*

*b) Fase 2: até 6 (seis) anos, a partir da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo** para implantação do projeto e início da **Operação Plena**;*

*c) Fase 3: até 35 (trinta e cinco) anos, a partir da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo** para a operação do objeto.*

3.3. A primeira tabela do item 3.3. Frentes de Serviços Operacionais do **Anexo II – PER** do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDCD

Infraestrutura/Serviço Operacional		Prazo de Atendimento	
		6 Meses	72 Meses
Centro de Controle Operacional			X
Equipamentos e Veículos da administração		X	
Sistemas de monitoramento de tráfego	Equipamentos de detecção e sensoramento de pista		X
	Painéis fixos de mensagens variáveis		X
	Painéis móveis de mensagens variáveis		X
	Sistema de inspeção de tráfego		X
	Sistema de detecção de altura		X
	Sistema de Circuito Fechado de TV		X
	Sistema de controle de velocidade		X
Sistemas de atendimento aos usuários	Atendimento médico de emergência		X
	Socorro mecânico		X
	Combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio		X
	Sistema de informações aos usuários		X
	Sistema de reclamações e sugestões aos usuários	X	
	Estudo sobre pontos de apoio e parada para os usuários		X
Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação			X
Sistema de Comunicação			X
Sistema de Pesagem			X
Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial			X
Posto da Polícia Rodoviária Estadual			X
Posto de Fiscalização da AGERBA			X

3.4. Deverá ocorrer até o final do 72º mês da **Concessão** a implantação e operacionalização dos escopos de que tratam os itens 3.3.1 Centro de Controle Operacional, 3.3.2 Equipamentos e Veículos da Administração, 3.3.3 Sistemas de Monitoramento de Tráfego, 3.3.3.1 Equipamentos de Detecção e Sensoramento de Pista, 3.3.3.2 Painéis Fixos de Mensagens Variáveis, 3.3.3.3 Painéis Móveis de Mensagens Variáveis, 3.3.3.4 Sistema de Inspeção de Tráfego, 3.3.3.5 Sistema de Detecção de Altura, 3.3.3.6 Sistema de Circuito Fechado de TV, 3.3.3.7 Sistema de Controle de Velocidade, 3.3.3.8 Sistema de Monitoramento Meteorológico, 3.3.4 Sistemas de Atendimento ao Usuário, 3.3.5 Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação, 3.3.6 Sistema de Comunicação, 3.3.6.1 Cabos de Fibra Ótica, 3.3.7 Sistema de Pesagem, 3.3.8, Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial 3.3.9 Postos da Polícia Rodoviária Estadual e 3.3.10 Posto de Fiscalização da AGERBA, todos do **Anexo II – PER do Contrato**.

3.5. A descrição da expressão “Período” constante do item 3.4. Frente de Conservação, Durante a Fase de Operação Plena do **Anexo II – PER do Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

***Período:** inicia-se a partir da data de **Operação Plena** do **Sistema Rodoviário Salvador-Ilha de Itaparica** e estende-se até o final do prazo da **Concessão** Patrocinada. Para uma melhor prestação de serviços aos usuários, em especial durante o período de Obras de Ampliação e Melhorias, a Conservação dos Segmentos "A" e "C", nos trechos já existentes da BA-001, deve ter início a partir do*

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDCD

começo da **Concessão**, sendo que os serviços de prestados no Segmento "C" devem ter o seu término no final no 72º mês da **Concessão**.

3.6. A tabela do item 4.2.10. Relatórios de Sistema de Gerenciamento Operacional do **Anexo II** – PER do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

Área funcional	Relatório	Frequência a partir da Operação Plena
Pavimento	Relatório de monitoração para avaliar as condições funcionais e estruturais do pavimento (IRI, TR, resistência à derrapagem, macrotextura)	Anualmente
	Relatório de monitoração para avaliar a deflexão característica	Anualmente do 7º ao 10º e 31º ao 35º ano e quinquenalmente do 10º ao 31º ano da Concessão
	Relatório de monitoração para avaliar as condições do pavimento rígido (levantamento de defeitos e cálculo do ICP)	Anualmente
Elementos de proteção e segurança	Relatório de monitoração da sinalização horizontal	Semestralmente
	Relatório de monitoração da sinalização vertical e aérea	A cada 2 anos
	Relatório de monitoração dos demais elementos de proteção e segurança	Anualmente
Obras-de-arte Especiais (Incluindo a Ponte Salvador-Itaparica)	Relatório de monitoração	Anualmente
Sistemas de drenagem e obras-de-arte correntes	Relatório de monitoração	Semestralmente
Terraplenos e estruturas de contenção	Relatório de monitoração	Anualmente
Canteiro central e faixa de domínio	Relatório de monitoração	Anualmente
Edificações e instalações operacionais	Relatório de monitoração	Anualmente
Sistemas elétricos e de iluminação	Relatório de monitoração	Anualmente
Sistemas de Gerenciamento Operacional	Relatório de Monitoramento de Tráfego	Periodicidade definida pela AGERBA
Área funcional	Relatório	Frequência a partir da Operação Plena
Redução de acidentes	Relatório de monitoração	Anualmente

3.7. O primeiro parágrafo do item 4.6. Planejamento da Implantação e Gestão de Fibras Óticas do **Anexo II** – PER do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

A rede de fibra ótica deverá ser implantada de forma concomitante com a execução das obras de melhoria, tendo sua conclusão até o 72º mês.

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDCD

- 3.8.** O sexto parágrafo do item 5. Gestão Ambiental e Social do **Anexo II** – PER do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

Na Fase de Obras de Ampliação e Melhorias (72 meses) a Concessionária deverá apresentar relatórios de gestão de cada um dos trechos sob intervenção, demonstrando o atendimento aos requisitos ambientais exigidos em obras rodoviárias.

- 3.9.** O trecho a seguir do **Anexo IX** – Cronograma de Pagamentos de Eventos de Aportes do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

*As parcelas serão repassadas semestralmente de acordo com os respectivos marcos físicos de entrega nos termos da Tabela 01 a seguir, até que sejam concluídas as obras do **Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica**, cujo prazo estimado é de 72 (setenta e dois) meses, conforme regramento estabelecido pelo **Contrato de Concessão**, em função da efetiva conclusão dos Eventos de Aporte e dos respectivos investimentos necessários pela **Concessionária**, envolvendo a execução das obras e dos serviços necessários à construção, operação e manutenção do **Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica**.*

- 3.10.** O segundo parágrafo do item 3. Conclusão do Anexo XI – Bens Reversíveis do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

*As **Partes** deverão proceder conjuntamente uma nova Avaliação e uma nova Inspeção 60 dias antes do início da execução dos serviços com relação aos Segmentos A e C previstos para iniciar a partir do 13º mês da **Concessão**, conforme item 3.1.2 do **PER**. Independentemente do início dos serviços temporários conforme 3.1.2 do **PER**, os serviços que não caibam à **Concessionária** executar conforme o item 3.1.2 do **PER** deverão continuar a ser regularmente prestados pelo Poder Público, inclusive os inerentes à manutenção de rotina, sendo que com relação ao Segmento C o prazo final da prestação de serviço pela **Concessionária** ocorre no 72º mês da **Concessão**, conforme item 3.1.2 do **PER**.*

- 3.11.** O quinto parágrafo do item 2. Condições Gerais do **Anexo III** – Índices de Desempenho passa a vigorar com a seguinte redação:

2. Condições Gerais:

(...)

*Desta maneira, a remuneração do Parceiro Privado está prevista no Contrato e será composta, dentre outras receitas, pela Contraprestação Mensal Efetiva, que deverá ser paga pelo Concedente a partir da integral implantação do escopo da PPP, cuja conclusão está prevista para o final do 72º mês contado da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**.*

4. CLÁUSULA QUARTA – COMPARTILHAMENTO DOS GANHOS FINANCEIROS

- 4.1.** Fica acrescida ao **Contrato** a subcláusula 14.1.3:

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDCD

14.1.3 Os ganhos econômicos decorrentes da diminuição do custo financeiro do projeto em razão de eventual financiamento contraído em moeda estrangeira em condições mais vantajosas do que aquelas apresentadas no **Novo Plano de Negócios da Concessionária** serão compartilhados entre o **Concedente** e a **Concessionária** conforme disposto na subcláusula 24.8.1.1 do **Contrato**.

5. CLÁUSULA QUINTA – VALOR DO CONTRATO

5.1. A subcláusula 15.1.1 do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

15.1.1 O valor estimado do **Contrato** é de R\$6.903.444.623,00 (seis bilhões, novecentos e três milhões, quatrocentos e quarenta e quatro mil e seiscentos e vinte e três reais), referente ao valor real descontado estimado dos pagamentos a serem realizados pelo **Concedente** a título de **Contraprestação Anual Máxima** e arrecadação de **Tarifas de Pedágio** durante todo o prazo da **Concessão**.

6. CLÁUSULA SEXTA - CONTRAPRESTAÇÕES PÚBLICAS

6.1. As subcláusulas 16.2 e 16.2.1 do **Contrato** passam a vigorar com a seguinte redação:

16.2 O cálculo da **Contraprestação Mensal Efetiva** será feito a partir da consideração da **Contraprestação Anual Máxima**, correspondente à (i) R\$271.578.097,53 (duzentos e setenta e um milhões, quinhentos e setenta e oito mil, noventa e sete reais e cinquenta e três centavos), do 1º ano ao 10º da **Operação Plena**, e (ii) R\$124.442.794,02 (cento e vinte e quatro milhões, quatrocentos e quarenta e dois mil, setecentos e noventa e quatro reais e dois centavos), do 11º ao 29º ano da **Operação Plena**, sendo que o valor da **Contraprestação Mensal Máxima** corresponderá a 1/12 da **Contraprestação Anual Máxima** paga em cada período.

16.2.1 O pagamento da **Contraprestação Mensal Efetiva** contemplará, ainda, a atualização monetária dos valores expressos na subcláusula 16.2, que têm como data de referência janeiro de 2019, promovendo a sua atualização para a data efetiva do primeiro pagamento da **Contraprestação Mensal Efetiva**, na forma do Anexo III.

6.2. Fica acrescida ao **Contrato** a subcláusula 16.2.3, com a seguinte redação:

16.2.3 Caso a **Concessionária** antecipe o início da **Operação Plena** para data anterior ao 7º ano da **Concessão**, não fará jus, em nenhuma hipótese, à antecipação do pagamento da **Contraprestação Mensal Efetiva**.

6.3. A subcláusula 19.2.3 do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

19.2.3 A **Contraprestação Anual Máxima** será reajustada anualmente para incorporar a variação do IPCA/IBGE ou outro índice que eventualmente substitua, que será calculado pela seguinte equação:

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDCD

$$CP_t = CP_0 \times IPCA_t / IPCA_0$$

Sendo que:

$$CP_0 = CP_f + CP_v$$

Onde:

CP_0 : é a Contraprestação Anual Efetiva na data janeiro de 2019

CP_t : é a Contraprestação Anual Efetiva no ano contratual t

$IPCA_0$: é o índice do IPCA/IBGE equivalente ao número 5100,61 (referente ao acumulado até dezembro de 2018, inclusive)

$IPCA_t$: é o número índice do IPCA/IBGE do segundo mês anterior à data de reajuste no ano contratual t

CP_f : corresponde à parcela fixa da Contraprestação Anual Efetiva, de acordo com o **Anexo III**

CP_v : corresponde à parcela variável da Contraprestação Anual Efetiva, de acordo com o **Anexo III**.

7. CLÁUSULA SÉTIMA – APOORTE DE RECURSOS

7.1. A subcláusula 18.1 do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

18.1 Nos termos da Lei federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004 e suas alterações, a **Concessão** contemplará o **Aporte de Recursos** a ser pago pelo **Concedente**, no valor global de R\$3.713,885.384,96 (três bilhões, setecentos e treze milhões, oitocentos e oitenta e cinco mil, trezentos e oitenta e quatro reais e noventa e seis centavos), que têm como data de referência janeiro de 2019.

7.1.1 O **Concedente**, em razão da alteração do valor do **Aporte de Recursos**, poderá analisar eventual necessidade de melhoria do mecanismo de sua garantia.

7.2. A subcláusula 19.3.1 do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

19.3.1 O valor de cada parcela do **Aporte de Recursos** será reajustado anualmente, a partir da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**, de acordo com a seguinte equação:

$$AR_t = AR_0 \times IPCA_t / IPCA_0$$

Onde

AR_0 : é o Valor da parcela do Aporte de Recursos na data janeiro de 2019

AR_t : é o Valor da parcela do Aporte de Recursos Efetivo no ano contratual t

$IPCA_0$: é o índice do IPCA/IBGE equivalente ao número 5100,61 (referente ao acumulado até dezembro de 2018, inclusive)

$IPCA_t$: é o número índice do IPCA do segundo mês anterior à data de reajuste no ano contratual.

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDCD

7.3. A Tabela 1 do **Anexo IX** – Cronograma de Pagamentos de Eventos de Aportes do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

Tabela 1

SEMESTRES	VALOR (Base 2019)	VALOR ACUMULADO (Base 2019)	EVENTOS COM FUNDAMENTO NO ORÇAMENTO REFERENCIAL BASE JANEIRO-2019
1º	R\$ 112.124.430,00	R\$ 112.124.430,00	100% Conclusão do Serviço de Sondagem Marítima
2º	R\$ 63.652.310,00	R\$ 175.776.740,00	100% Projeto Básico Aprovado
3º	R\$ 223.525.450,00	R\$ 399.302.190,00	10% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			0% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			0% dos Mastros da Ponte Estaíada Concluídos
			0% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			0% do Tabuleiro Estaíado Concluído
4º	R\$ 421.111.100,00	R\$ 820.413.290,00	26% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			14% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			14% dos Mastros da Ponte Estaíada Concluídos
			10% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			10% do Tabuleiro Estaíado Concluído
5º	R\$ 288.229.090,00	R\$ 1.108.642.380,00	46% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			44% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			44% dos Mastros da Ponte Estaíada Concluídos
			28% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			28% do Tabuleiro Estaíado Concluído
6º	R\$ 335.853.160,00	R\$ 1.444.495.540,00	70% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			60% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			60% dos Mastros da Ponte Estaíada Concluídos
			46% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			46% do Tabuleiro Estaíado Concluído
7º	R\$ 452.559.860,00	R\$ 1.897.055.400,00	87% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			77% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			77% dos Mastros da Ponte Estaíada Concluídos
			63% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			63% do Tabuleiro Estaíado Concluído
8º	R\$ 466.283.290,00	R\$ 2.363.338.690,00	97% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			91% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			91% dos Mastros da Ponte Estaíada Concluídos
			75% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			75% do Tabuleiro Estaíado Concluído
9º	R\$ 461.046.920,00	R\$ 2.824.385.610,00	100% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			98% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			98% dos Mastros da Ponte Estaíada Concluídos
			87% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			87% do Tabuleiro Estaíado Concluído
10º	R\$ 241.561.220,00	R\$ 3.065.946.830,00	100% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			100% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			100% dos Mastros da Ponte Estaíada Concluídos
			94% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			94% do Tabuleiro Estaíado Concluído
11º	R\$ 442.346.510,00	R\$ 3.508.293.340,00	100% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			100% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			100% dos Mastros da Ponte Estaíada Concluídos
			100% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			100% do Tabuleiro Estaíado Concluído
12º	R\$ 205.592.040,00	R\$ 3.713.885.380,00	Início da Operação

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

8. CLÁUSULA OITAVA – REAJUSTE DA TARIFA

8.1. A subcláusula 19.1.1 do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

19.1.1 O valor da **Tarifa de Pedágio** será reajustado anualmente a partir da data de entrega da **Proposta Econômica**, de acordo com a seguinte equação:

$$TP_t = TP_0 \times IPCA_t / IPCA_0$$

Onde:

TP_0 : é a Tarifa de Pedágio

TP_t : é a tarifa de pedágio no ano contratual t

$IPCA_0$: é o índice do IPCA/IBGE equivalente ao número 5100,61 (referente ao acumulado até dezembro de 2018, inclusive)

$IPCA_t$: é o número índice do IPCA/IBGE do segundo mês anterior à data de reajuste no ano contratual t .

9. CLÁUSULA NONA – REVISÃO ORDINÁRIA

9.1. Ficam suprimidos do **Contrato** o item (i) da subcláusula 21.4 e as subcláusulas 21.4.1 e 21.4.1.1, inclusive as alíneas a) e b).

10. CLÁUSULA DÉCIMA – ALOCAÇÃO DE RISCOS

10.1. Os itens (xxi) e (xxii) da subcláusula 24.1 do **Contrato** passam a vigorar com a seguinte redação:

(xxi) gastos resultantes de Vícios Ocultos em **Bens da Concessão** cedidos pelo **Concedente**, cujo valor das intervenções seja inferior a R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), na data-base de janeiro de 2019, identificados antes do 6º (sexto) ano, inclusive, da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**, abrangendo o período desde a **Data de Assinatura**;

(xxii) gastos resultantes de Vícios Ocultos em **Bens da Concessão**, abrangendo inclusive aqueles cedidos pelo Concedente, identificados após o 6º (sexto) ano, exclusive, da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**;

10.2. O item (xii) da subcláusula 24.2 do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

(xii) gastos resultantes de Vícios Ocultos em **Bens da Concessão** cedidos pelo **Concedente**, cujo valor das intervenções seja superior a R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), identificados antes do 6º (sexto) ano, inclusive, da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**, abrangendo o período desde a **Data de Assinatura**.

10.3. A subcláusula 24.7.2 do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

*24.7.2 O mecanismo de compartilhamento do risco de demanda será aplicado apenas em relação à variação entre a **Demanda Real** e a **Demanda Projetada**, verificada na **Praça de Pedágio P01 Ponte Salvador-Ilha de Itaparica do Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica** e apenas em razão da demanda apurada durante a **Operação Plena da Concessão**.*

10.4. A subcláusulas 24.7.3, 24.7.3.2 e 24.7.3.3 do **Contrato** passam a vigorar com a seguinte redação:

*24.7.3 O mecanismo de compartilhamento do risco de demanda será aplicado a cada ano da **Operação Plena da Concessão**, observando a variação da **Demanda Real**, em relação à **Demanda Projetada** para o mesmo período, sendo assim compartilhado:*

(...)

*24.7.3.2 Caso a **Demanda Real** no período esteja abaixo de 90% (noventa por cento) da **Demanda Projetada** para o mesmo período, a **Concessionária** fará jus ao recebimento de 100% (cem por cento) do valor da **Tarifa Ponderada de Pedágio** multiplicado pelo número a menor de **Veículos Equivalentes** passantes na **Praça de Pedágio**, até o limite da banda estabelecida na subcláusula 24.7.3.1, qual seja, 90% da **Demanda Projetada**.*

*24.7.3.3 Caso a **Demanda Real** no período esteja acima de 110% (cento e dez por cento), exclusive, da **Demanda Projetada** para o mesmo período, o **Concedente** fará jus ao recebimento de 100% (cem por cento) do valor da **Tarifa Ponderada de Pedágio** multiplicado pelo número a maior de **Veículos Equivalentes** passantes na **Praça de Pedágio** a maior de 110% (cento e dez por cento), exclusive, da **Demanda Projetada**.*

10.5. A redação da subcláusula 24.7.3.1 do **Contrato** permanece com a redação inalterada.

10.6. Ficam suprimidas do **Contrato** as subcláusulas 24.7.2.1, 24.7.3.4, 24.7.3.5 e 24.7.3.5.1.

11. CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – RISCO CAMBIAL VINCULADO À OBTENÇÃO DE RECURSOS EM MOEDA ESTRANGEIRA

11.1. As subcláusulas 24.8.1, 24.8.1.1, 24.8.1.1.1 e 24.8.1.1.2 do **Contrato** passam a vigorar com a seguinte redação:

*24.8.1 Na hipótese de obtenção de recursos por instrumentos financeiros ou financiamentos em moeda estrangeira, promovida por instrumentos a serem celebrados no prazo de até 5 (cinco) anos, contados da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**, o risco da variação cambial será assumido pelo **Concedente**, mediante a aplicação do mecanismo de reequilíbrio cambial previsto nesta subcláusula.*

*24.8.1.1 Como condição para ativação do mecanismo de reequilíbrio cambial, a **Concessionária** deverá pleiteá-lo e demonstrar ao **Concedente** a vantajosidade econômica para ele, **Concedente**, da aplicação do mecanismo diante do*

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

*compartilhamento entre as **Partes** dos ganhos econômicos decorrentes da diminuição do custo financeiro do projeto, em razão de financiamento contraído em moeda estrangeira em condições mais vantajosas do que aquelas apresentadas no **Novo Plano de Negócios da Concessionária**.*

***24.8.1.1.1.** O percentual de compartilhamento dos ganhos econômicos será de 20% (vinte por cento) para o **Concedente** e 80% (oitenta por cento) para a **Concessionária**.*

***24.8.1.1.2** Os ganhos econômicos decorrentes do compartilhamento serão apropriados pelo **Concedente** mediante revisão da **Contraprestação Anual Máxima**, a serem calculados na forma da subcláusula 25.4.7.*

11.2. Ficam acrescidas ao **Contrato** as subcláusulas 24.8.1.1.4 e 24.8.1.1.5, com a seguinte redação:

***24.8.1.1.4** A análise e aprovação da vantajosidade de que trata a presente subcláusula poderá ser realizada com base no contrato preliminar celebrado entre a **Concessionária** e o(s) banco(s) estrangeiro(s), contendo os requisitos essenciais do contrato de crédito final a ser celebrado entre eles, a exemplo de valor contratado, prazo de carência, prazo de amortização, taxas, custos operacionais, cronograma de desembolso e de internalização dos recursos, ficando a validade do mecanismo de reequilíbrio cambial condicionada à celebração do respectivo instrumento financeiro definitivo.*

***24.8.1.1.5.** Na hipótese de refinanciamento dos originais contratos de crédito celebrados em moeda estrangeira, os ganhos econômicos decorrentes da redução do risco de crédito em relação aos contratos de crédito originais serão compartilhados, de forma igualitária entre as **Partes**, no percentual de 50\% (cinquenta por cento) a cada, conforme previsto no inciso VI do art. 8º da Lei Estadual nº 9.290, de 27 de dezembro de 2004.*

11.3. A alínea a) da subcláusula 24.8.8 do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

a) o montante máximo de até US\$800.000.000,00 (oitocentos milhões de dólares americanos), considerando o valor de captação;

12. CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – TAXA DE DESCONTO DO FLUXO MARGINAL

12.1. A subcláusula 25.4.11 do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

***25.4.11** Os fluxos dos dispêndios e das receitas marginais referidos na subcláusula 25.4 acima serão descontados pela taxa de desconto real anual, conforme itens e fórmula a seguir:*

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDAC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

(i) Na hipótese de supressão de investimentos ou obrigações, ou ainda em caso de alteração do cronograma de investimentos originalmente contemplados no objeto deste **Contrato**, assim entendidos como aqueles previstos na **Proposta Econômica** e no Projeto de Referência, constantes respectivamente dos **Anexos I, II, VIII, XII e XIII**, o processo de recomposição será realizado de forma a manter o retorno previsto no **Novo Plano de Negócios** apresentado pela **Concessionária**, que se dará por meio da taxa interna de retorno real do projeto, sem inflação, do fluxo de caixa previsto no **Novo Plano de Negócios**.

(ii) Na hipótese de inclusão de novos investimentos ou obrigações não contemplados originalmente no objeto deste **Contrato**, assim entendidos como aqueles previstos na **Proposta Econômica** e no Projeto de Referência, constantes respectivamente dos **Anexos I, II, VIII, XII e XIII**, o processo de recomposição será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do fluxo de caixa marginal projetado em razão do evento que ensejou o desequilíbrio, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Taxa de desconto do fluxo marginal = $NTN-B + 4,71\%$ (quatro vírgula setenta e um cento);

Onde:

NTN-B: Média dos últimos 12 (doze) meses, a contar do início do evento do reequilíbrio (evento já ocorrido) ou de 90 (noventa) dias antes da abertura do processo administrativo (evento a ser realizado) da taxa bruta de juros (excluído o IPCA) de compra das Notas do Tesouro Nacional - Série B, ex-ante à dedução do imposto de renda, e com vencimento em 15/08/2050 ou vencimento mais compatível com a data do termo contratual, publicada pela Secretaria do Tesouro Nacional.

13. CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – FORMAS DE RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

13.1. A subcláusula 25.4.14 do **Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

25.4.14 Ao final do procedimento indicado nas subcláusulas anteriores, caso a recomposição tenha sido julgada cabível, o **Concedente** poderá adotar, a seu exclusivo critério, e ouvida a **Concessionária**, uma ou mais das formas de recomposição:

- (i) aumento ou redução do valor da **Contraprestação Anual Máxima**, inclusive para fins de compensação dos custos e despesas adicionais ou da perda de receita efetivamente ocorrida em função do fato de desequilíbrio;
- (ii) pagamento à **Concessionária**, pelo Estado, dos investimentos, custos ou despesas adicionais que tenham sido efetivamente incorridos, ou do valor equivalente à perda de receita efetivamente ocorrida;
- (iii) nova(s) Praça(s) de Pedágio, validada(s) pela **AGERBA**;
- (iv) modificação, de forma proporcional, de obrigações contratuais da **Parte**, diretamente relacionadas à hipótese ensejadora da recomposição;

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

(v) aumento ou redução, de forma proporcional, do valor da **Tarifa de Pedágio**;

(vi) aumento ou redução do valor do **Aporte de Recursos**; ou

(vii) combinação dos mecanismos anteriores.

14. CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA - GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO

14.1. As subcláusulas 27.1, 27.1.1 e 27.1.2 do **Contrato** passam a vigorar com a seguinte redação:

27.1 A Concessionária deverá manter Garantia de Execução do Contrato, em favor do Concedente, como garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, nos valores indicados na tabela abaixo, cuja data base é janeiro/2019:

<i>Período</i>	<i>Garantia de Execução</i>
<i>Ano 1</i>	<i>R\$ 100.000.000,00</i>
<i>Ano 2</i>	<i>R\$ 355.000.000,00</i>
<i>Ano 3</i>	<i>R\$ 590.000.000,00</i>
<i>Ano 4</i>	<i>R\$ 475.000.000,00</i>
<i>Ano 5</i>	<i>R\$ 475.000.000,00</i>
<i>Ano 6</i>	<i>R\$ 355.000.000,00</i>
<i>Ano 1 ao Ano 25 da Fase 3</i>	<i>R\$ 50.000.000,00</i>
<i>Ano 26 ao Fim da Fase 3</i>	<i>R\$ 100.000.000,00</i>

27.1.1 Os anos do **Contrato** indicados na tabela acima são contados a partir da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**.

27.1.2 A **Garantia de Execução do Contrato** será reajustada anualmente, na mesma data dos reajustes da **Contraprestação Pública Anual Máxima**, de acordo com a fórmula abaixo:

$$GE_t = GE_0 \times IPCA_t / IPCA_0$$

Onde:

GE_0 : é o Valor da Garantia de Execução referente à subcláusula a 27.1 na data janeiro de 2019

GE_t : é o Valor da Garantia de Execução referente à subcláusula a 27.1 no ano contratual t

$IPCA_0$: é o índice do IPCA/IBGE equivalente ao número 5100,61 (referente ao acumulado até dezembro de 2018, inclusive)

$IPCA_t$: é o número índice do IPCA/IBGE do segundo mês anterior à data de reajuste no ano contratual t .

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

15. CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA – OUTRAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA

15.1. As subcláusulas 28.8, 28.8.1 e 28.8.2 do **Contrato** passam a vigorar com a seguinte redação:

28.8 *Constituídas as **Garantias Públicas**, a **Concessionária** deverá:*

28.8.1 *no prazo de até 15 (quinze) dias úteis, a contar da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**, contratar os seguros previstos na Cláusula 26 do Contrato, independente das demais obrigações contratuais a partir de então exigíveis;*

28.8.2 *no prazo de até 15 (quinze) dias úteis, a contar da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**, comprovar o pagamento do valor de R\$ 34.711.341,60 (trinta e quatro milhões, setecentos e onze mil, trezentos e quarenta e um reais e sessenta centavos), data-base janeiro de 2019, corrigido pela variação do IPCA/IBGE na forma da subcláusula 19.3.1, sem incidência de multas, relativos aos custos incorridos na preparação dos estudos realizados com autorização do Estado da Bahia e que embasaram o presente Edital, o Contrato, respectivos anexos, bem como estudos, relatórios e avaliações relativas ao projeto de Concessão, nos termos do artigo 21 da Lei federal nº 8.987/1995. O reembolso deverá ser efetuado diretamente a Desenhahia, nos termos do Convênio nº 002/2014.*

16. CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA – CAPITAL SOCIAL DA CONCESSIONÁRIA

16.1. As subcláusulas 29.1, 29.1.1, 29.1.2 e 29.1.3 do **Contrato** passam a vigorar com a seguinte redação:

29.1 *O capital social subscrito mínimo da **Concessionária** deverá ser de R\$ 410.000.000,00 (quatrocentos e dez de reais), valor esse a ser mantido ao longo de todo o **Prazo da Concessão**, observando-se as subcláusulas 29.1.1, 29.1.2 e 29.1.3.*

29.1.1 *O valor de R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) foi integralizado até a **Data de Assinatura**.*

29.1.2 *Em até 30 (trinta) dias contados do início do 2º (segundo) ano da Concessão, contado da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**, a Concessionária deverá comprovar já ter integralizado o montante acumulado de R\$220.000.000,00 (duzentos e vinte milhões de reais).*

29.1.3 *Em até 30 (trinta) dias contados do início do 3º ano da Concessão, contado da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**, a Concessionária deverá comprovar já ter integralizado o montante acumulado de R\$410.000.000,00 (quatrocentos e dez milhões de reais).*

17. CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA – INCLUSÃO DE NOVOS INVESTIMENTOS

17.1. Fica acrescida ao **Contrato** a subcláusula 39-A, que passa a vigorar com a seguinte redação:

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

39-A. DA EXECUÇÃO DE OBRAS COMPLEMENTARES AO SISTEMA VIÁRIO DO OESTE

39.1-A A execução das obras complementares ao Sistema Viário do Oeste elencadas em anexo a este **Contrato** (no **Anexo XVI - Obras Complementares do Sistema Viário do Oeste**) está condicionada à superveniência de decisão motivada do **Concedente**, que deverá atender aos seguintes requisitos:

- (i) existência de interesse público na execução das obras complementares;
- (ii) demonstração da correlação do objeto das obras complementares com o objeto deste **Contrato**;
- (iii) demonstração da vantajosidade quanto à incorporação das obras complementares ao **Contrato**, em comparação à contratação com terceiros;
- (iv) conclusões técnicas quanto aos estudos apresentados pela **Concessionária**, conforme previsto na subcláusula 39.1.1.-A;
- (v) demonstração da capacidade técnica e financeira da **Concessionária** para executar as obras complementares;
- (vi) análise quanto aos possíveis impactos da execução das obras complementares nas demais obrigações da **Concessionária**, tais como garantia de execução e seguros; e
- (vii) análise quanto à forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**, incluindo eventual impacto orçamentário, se cabível.

39.1.1-A Caberá à **Concessionária** apresentar, para aprovação do **Concedente**, os estudos relativos à execução de obras complementares do Sistema Viário do Oeste, os quais deverão compreender: (i) projeto básico de engenharia; e (ii) proposta econômica que considere a execução de obras complementares ao Sistema Viário do Oeste, além da operação e manutenção dos referidos trechos.

39.1.1.1-A No caso específico das obras de restauração e duplicação da Ponte do Funil, o orçamento para elaboração dos estudos previstos na subcláusula 39.1.1-A deverá ser apresentado em até 90 (noventa) dias contados da **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**.

39.1.2-A A execução de obras complementares do Sistema Viário do Oeste, se aprovada pelo **Concedente**, poderá ser realizada pela **Concessionária**, mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**, ou por terceiros, mediante contratação de obra pública.

39.1.2.1-A A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato** de que trata a subcláusula 39.1.2-A deve ser prévia, devendo se observar os termos da subcláusula 25.4.11 (ii) do Contrato.

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDAC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

39.1.2.2-A Ainda que a execução das obras complementares do Sistema Viário do Oeste seja contratada de terceiros, os custos dos estudos mencionados na subcláusula 39.1.1-A serão, de igual forma, objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**, respeitados os termos da subcláusula 25.4.17.2 do **Contrato**.

39.1.3-A Na hipótese da Concessionária ser contratada para execução das obras complementares do Sistema Viário do Oeste, sua participação na operação dos equipamentos de infraestrutura complementares do Sistema Viário do Oeste é obrigatória, ficando condicionada apenas à aprovação dos estudos mencionados na subcláusula 39.1.1-A e ao prévio reequilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**.

39.1.4-A A incorporação das obras complementares no **Contrato** será formalizada por meio de Termo Aditivo.

17.2. Fica acrescido ao **Contrato** o Anexo B - Obras Complementares do Sistema Viário do Oeste do presente Termo Aditivo, que será denominado “**Anexo XVI - Obras Complementares do Sistema Viário do Oeste**”.

18. CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA - ALTERAÇÃO DO ANEXO X - DEMANDA PROJETADA E POLÍTICA TARIFÁRIA DO CONTRATO

18.1. Os conceitos de **Tarifa Básica de Pedágio** e **Tarifa Ponderada de Pedágio** do item 2 do **Anexo X - Demanda Projetada e Política Tarifária do Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

(...)

Tarifa Básica de Pedágio: tarifa de referência para definição da estrutura tarifária, reajustada anualmente, correspondente à tarifa a ser cobrada por **Veículo Equivalente**, nos termos deste **Anexo**.

(...)

Tarifa Ponderada de Pedágio: é o valor equivalente a Tarifa Básica de Pedágio, reajustada anualmente, multiplicada pelo fator de ponderação equivalente a 72,68% (setenta e dois vírgula e sessenta e oito por cento) para os primeiros 15 (quinze) anos de Operação Plena; e a 70,92% (setenta vírgula e noventa e dois por cento) para os 14 (quatorze) anos seguintes. Este instrumento de ponderação tarifária será utilizado exclusivamente para definição de limites do compartilhamento dos riscos de demanda entre o Concedente e a Concessionária, conforme subcláusulas 24.7.3, 24.7.3.2 e 24.7.3.3, na nova redação dada pelo **Primeiro Termo Aditivo**.

18.2. O primeiro parágrafo do item 3 do **Anexo X – Demanda Projetada e Política Tarifária do Contrato** passa a vigorar com a seguinte redação:

3. CURVA DE DEMANDA ESTIMADA EM VEÍCULOS EQUIVALENTES DIÁRIOS (VED):

A tabela a seguir apresenta as demandas diárias estimadas para um dia útil médio, em Veículo Equivalente Diário (VED), para a Ponte Salvador – Ilha

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

de Itaparica (P01) e Ponte do Funil (P02), para cada ano de operação ao longo do período de operação da Concessão (29 anos).

18.3. A tabela 1 do Anexo X – Demanda Projetada e Política Tarifária do Contrato passa a vigorar com a seguinte redação:

ANEXO X - Tabela 1 - PROJETO SVO: Curva de Demanda estimada (em VED)								
Ano Operação	PRAÇA 01 (P01) - SALVADOR X ILHA DE ITAPARICA				PRAÇA 02 (P02) - PONTE DO FUNIL			
	Desviado + Induzido	Pendular	Total	Total (ANO)	Desviado + Induzido	Pendular	Total	Total (ANO)
1	14.609	14.270	28.879	10.204.250	22.455	0	22.455	7.934.362
2	15.004	15.739	30.743	10.862.885	22.950	0	22.950	8.109.268
3	15.399	17.204	32.603	11.520.107	23.445	0	23.445	8.284.174
4	15.793	18.664	34.457	12.175.209	23.943	0	23.943	8.460.139
5	16.189	20.115	36.304	12.827.837	24.443	0	24.443	8.636.812
6	16.584	21.552	38.136	13.475.165	24.949	0	24.949	8.815.604
7	16.980	22.974	39.954	14.117.546	25.459	0	25.459	8.995.810
8	17.377	24.376	41.753	14.753.214	25.976	0	25.976	9.178.490
9	17.774	25.759	43.533	15.382.168	26.501	0	26.501	9.363.996
10	18.176	27.124	45.300	16.006.529	27.034	0	27.034	9.552.329
11	18.585	28.482	47.067	16.630.889	27.582	0	27.582	9.745.962
12	19.004	29.837	48.841	17.257.723	28.145	0	28.145	9.944.895
13	19.438	31.197	50.635	17.891.624	28.728	0	28.728	10.150.895
14	19.887	32.568	52.455	18.534.712	29.331	0	29.331	10.363.962
15	20.357	33.957	54.314	19.191.580	29.958	0	29.958	10.585.510
16	20.850	35.370	56.220	19.865.056	30.611	0	30.611	10.816.244
17	21.370	36.815	58.185	20.559.379	31.296	0	31.296	11.058.285
18	21.919	38.297	60.216	21.277.023	32.012	0	32.012	11.311.280
19	22.502	39.823	62.325	22.022.227	32.763	0	32.763	11.576.642
20	23.120	41.400	64.520	22.797.819	33.552	0	33.552	11.855.431
21	23.779	43.036	66.815	23.608.746	34.383	0	34.383	12.149.061
22	24.480	44.736	69.216	24.457.128	35.257	0	35.257	12.457.885
23	25.226	46.507	71.733	25.346.497	36.176	0	36.176	12.782.609
24	26.021	48.355	74.376	26.280.388	37.144	0	37.144	13.124.647
25	26.869	50.289	77.158	27.263.394	38.166	0	38.166	13.485.765
26	27.772	52.309	80.081	28.296.221	39.240	0	39.240	13.865.258
27	28.717	54.402	83.119	29.369.683	40.356	0	40.356	14.259.591
28	29.697	56.549	86.246	30.474.593	41.506	0	41.506	14.665.938
29	30.697	58.733	89.430	31.599.643	42.677	0	42.677	15.079.705

18.4. A tabela 4 do Anexo X – Demanda Projetada e Política Tarifária do Contrato passa a vigorar com a seguinte redação:

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDAC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

ANEXO X - Tabela 4: Cálculo do fator de ponderação da Tarifa Ponderada de Pedágio					
Período	Desviado + Induzido (VED)	Tarifa Básica de Pedágio (P01)	Pendular (VED)	Tarifa Média Pendular (P01)	Média Ponderada das Tarifas (P01)
1	14.609	45	14.270	25	35,12
2	15.004	45	15.739	25	34,76
3	15.399	45	17.204	25	34,45
4	15.793	45	18.664	25	34,17
5	16.189	45	20.115	25	33,92
6	16.584	45	21.552	25	33,70
7	16.980	45	22.974	25	33,50
8	17.377	45	24.376	25	33,32
9	17.774	45	25.759	25	33,17
10	18.176	45	27.124	25	33,02
11	18.585	45	28.482	25	32,90
12	19.004	45	29.837	25	32,78
13	19.438	45	31.197	25	32,68
14	19.887	45	32.568	25	32,58
15	20.357	45	33.957	25	32,50
TOTAL	261.156	na	363.818	na	33,50
Desvio Padrão					0,7972
Fator de Ponderação					72,68%
Período	Desviado + Induzido (VED)	Tarifa Básica de Pedágio (P01)	Pendular (VED)	Tarifa Média Pendular (P01)	Média Ponderada das Tarifas (P01)
16	20.850	45	35.370	25	32,42
17	21.370	45	36.815	25	32,35
18	21.919	45	38.297	25	32,28
19	22.502	45	39.823	25	32,22
20	23.120	45	41.400	25	32,17
21	23.779	45	43.036	25	32,12
22	24.480	45	44.736	25	32,07
23	25.226	45	46.507	25	32,03
24	26.021	45	48.355	25	32,00
25	26.869	45	50.289	25	31,96
26	27.772	45	52.309	25	31,94
27	28.717	45	54.402	25	31,91
28	29.697	45	56.549	25	31,89
29	30.697	45	58.733	25	31,87
TOTAL	353.019	na	646.621	na	32,09
Desvio Padrão					0,1708
Fator de Ponderação					70,92%

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDAC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

19. CLÁUSULA DÉCIMA NONA – PLANO DE NEGÓCIOS

19.1. Fica acrescido ao **Contrato** o Anexo A – Novo Plano de Negócios do presente Termo Aditivo, que será denominado “**Anexo XVII - Novo Plano de Negócios**”.

20. CLÁUSULA VIGÉSIMA – GARANTIAS PÚBLICAS

20.1. Fica acrescida a subcláusula 28.9 ao **Contrato**:

*28.9 Em até 90 (noventa) dias antes do início da **Operação Plena** (Fase 3), o **Concedente** deverá complementar o saldo mínimo do FGBP, em razão da alteração do valor das **Contraprestações Mensais Máximas**, nos termos da subcláusula 28.2.1.*

21. CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMEIRA - DISPOSIÇÕES GERAIS

21.1. O presente Termo Aditivo é celebrado em caráter irrevogável e irretratável e obriga as **Partes** e seus sucessores, a qualquer título, e somente poderá ser alterado por meio de aditivo por escrito, devidamente assinado por todas as **Partes** e intervenientes anuentes.

21.2. Exceto se expressamente indicado ou definido de forma diversa neste Termo Aditivo, os termos em maiúsculos empregados terão os significados a eles respectivamente atribuídos no **Contrato**.

21.3. As expressões **Data de Assinatura** e **Plano de Negócios** devem ser interpretadas no sentido previsto na subcláusula 1.1.1 do **Contrato** quando se referir a previsão de conduta das Partes, desde a assinatura original do **Contrato** até a **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo**.

21.4. As expressões Data de Assinatura e Plano de Negócio devem ser interpretadas, respectivamente, como **Data de Assinatura do Primeiro Termo Aditivo** e **Novo Plano de Negócios** para reger a relação jurídica ora alterada, com os direitos e obrigações impostos as **Partes** pelo novo **Prazo da Concessão**.

21.5. Em observância à consensualidade, preveem as **Partes** que, no caso de atraso tecnicamente injustificado superior a 30% (trinta por cento) do avanço físico do **Cronograma de Implantação**, a **Concessionária** deverá apresentar, no prazo de 30 (trinta) dias após instada pelo **Concedente**, um Plano de Ação para recuperação do Cronograma.

21.6.1. O **Concedente** deverá analisar e se manifestar formalmente sobre esse Plano de Ação, podendo requisitar os ajustes técnicos necessários.

21.6.2. Após análise e aprovação do Plano de Ação, caso a **Concessionária** não execute adequadamente o referido Plano, as **Partes** deverão promover a extinção antecipada consensual do **Contrato**, restrita qualquer discussão a possíveis valores indenizatórios devidos, nos termos da subcláusula 39.3 do **Contrato**.

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDAC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

21.6.3. Os eventuais pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro por fatos diversos aos tratados no presente Termo Aditivo não serão considerados em si mesmos como atraso justificado à regular execução do **Contrato**.

21.6. Com a celebração do presente instrumento, consideram-se resolvidos os pleitos já apresentados pela **Concessionária** nos Processos Administrativos listados no Anexo C deste Termo Aditivo.

21.6.1. Especialmente quanto ao pleito de pagamento dos serviços de sondagem marítima, objeto do Processo Administrativo nº 024.15408.2022.0007835-94, restou ele contemplado no novo Cronograma de Pagamentos de Eventos de Aportes, constantes do **Anexo IX** do **Contrato**, previsto na subcláusula 7.3 deste Termo Aditivo.

21.6.2. No que pertine ao pleito de ressarcimento dos custos incorridos pela **Concessionária** na elaboração dos estudos e projetos (básico e executivo) para os serviços de dragagem de novo canal na Baía de Todos os Santos, objeto do Processo Administrativo nº 024.15408.2022.0007874-09, declara a **Concessionária** a sua renúncia, nada mais havendo a reclamar.

21.7. Não serão consideradas como dúvidas interpretativas das cláusulas contratuais as consultas e os pedidos de esclarecimentos que se destinem à alteração do seu sentido e provoquem mudanças no **Contrato**.

21.8. Novos aditivos celebrados por força dos investimentos complementares previstos nas subcláusulas 17.1 e 17.2. do presente Termo Aditivo deverão se submeter, na forma da lei, ao controle externo, não podendo este acordo ser interpretado como prévia aprovação pelos Tribunal de Contas ou Ministério Público de Contas do Estado da Bahia.

22. CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCEIRA – VIGÊNCIA E PUBLICAÇÃO

22.1. Este Termo Aditivo entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial do Estado da Bahia (DOE/BA).

22.2. A publicação do presente Termo Aditivo no DOE/BA dar-se-á por extrato, e ocorrerá às expensas da **SEINFRA**, nos termos do parágrafo único do art. 54, §1º da Lei nº 14.133/2021.

23. CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCEIRA - RATIFICAÇÃO

23.1. Ficam retificadas as cláusulas do **Contrato** em desacordo com as modificações ora inseridas, permanecendo as demais inalteradas, válidas e vinculantes relativamente às **Partes** e aos intervenientes-anuentes, sendo neste ato plenamente ratificadas.

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDAC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

24. CLÁUSULA VIGÉSIMA QUARTA - ANEXOS

24.1. Integram o presente Termo Aditivo, na qualidade de anexos, os seguintes documentos:

I – ANEXO A: Novo Plano de Negócios;

II – ANEXO B: Obras Complementares do Sistema Viário do Oeste;

III – ANEXO C: Relação dos Processos Administrativos extintos.

24.2. Em razão da previsão das subcláusulas 17.2 e 19.1 do presente Termo Aditivo, passa a subcláusula 1.3 do **Contrato** a vigorar com a seguinte redação:

1.3.1 Integram o Contrato, para todos os efeitos legais e contratuais, os Anexos e respectivos Apêndices relacionados nesta cláusula:

(i) Anexo I: Elementos Referenciais de Projeto;

(ii) Anexo II: Programa de Exploração Rodoviária (PER);

(iii) Anexo III: Índices de Desempenho;

(iv) Anexo IV: Modelo de Fiança Bancária;

(v) Anexo V: Modelo de Seguro-Garantia;

(vi) Anexo VI: Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e Minuta de Contrato de Garantia do FGDP;

(vii) Anexo VII: Termo de Arrolamento e Transferência de Bens;

(viii) Anexo VIII: Diretrizes Socioambientais;

(ix) Anexo IX: Cronograma de pagamento de Eventos de Aportes;

(x) Anexo X: Demanda Projetada e Política Tarifária;

(xi) Anexo XI: Bens Reversíveis;

(xii) Anexo XII: Premissas de Projeto;

(xiii) Anexo XIII: Sistema de Gestão Integrada;

(xiv) Anexo XIV: Diretrizes para Contratação do Verificador Independente;

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDAC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

(xv) *Anexo XV: Penalidades;*

(xvi) *Anexo XVI: Obras Complementares Exemplificativas do Sistema Viário do Oeste;*

(xvii) *Anexo XVII: Novo Plano de Negócios.*

25. CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA – FORO

25.1. Fica eleito o Foro da Fazenda Pública de Salvador/BA para dirimir quaisquer controvérsias oriundas do presente Termo Aditivo que não possam ser resolvidas mediante a Comissão de Solução de Controvérsias ou por procedimento de arbitragem, nos termos das subcláusulas 40.1 e 40.2 do **Contrato**.

E por estarem justas e contratadas, as **Partes** assinam o presente Termo Aditivo, em 4 (quatro) vias de igual teor e forma, na presença de duas testemunhas.

Salvador, 04 de junho de 2025.

Assinado por:

Sérgio Luís Lacerda Brito

8D9EF00684A1422...

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA DO ESTADO DA BAHIA
Sérgio Luís Lacerda Brito

Signed by:

Lin Li

8A083305660747F...

CONCESSÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO PONTE SALVADOR ILHA DE
ITAPARICA S.A.
Lin Li

DocuSigned by:

Claudio Britto Villas Boas

82C183BFB95B40D...

CONCESSÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO PONTE SALVADOR ILHA DE
ITAPARICA S.A.
Cláudio Britto Villas Boas

DocuSigned by:

Francisco Ribeiro Mendes

66C903E64A874D7...

CONCESSÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO PONTE SALVADOR ILHA DE
ITAPARICA S.A.
Francisco Ribeiro Mendes

DS

DJ

DS

APP

Rubrica

PDOC

DS

MDCD

AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE
ENERGIA, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES DA BAHIA
Carlos Henrique de Azevedo Martins

Assinado por:
Paulo de Oliveira Costa
033CD9A17CE9468...

AGÊNCIA DE FOMENTO DO ESTADO DA BAHIA S.A. – DESENBAHIA
Paulo de Oliveira Costa

DocuSigned by:
Marko Svec Silva
6C6D0D9F44F04E8...

AGÊNCIA DE FOMENTO DO ESTADO DA BAHIA S.A. – DESENBAHIA
Marko Svec Silva

Testemunhas:

DocuSigned by:
Du Jianhua
E9FB7EF2D79D4A5...
Nome: Jianhua Du
CPF: 717.009.951-97

DocuSigned by:
Mateus da Cunha Dias
1AD0CA75F7B1458...
Nome: Mateus da Cunha Dias
CPF: 671.138.855-00

DS
CBVB

DS
FRM

Initial
U

Rubrica
SUB

NOVO PLANO DE NEGÓCIOS

ANEXO “A” DO PRIMEIRO TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO

Nº 001/2020

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
APP

Rubrica
PDAC

Rubrica
SUB

DS
MDCD¹

1. INTRODUÇÃO

O presente documento tem como objetivo descrever o projeto que fundamentou o plano de negócios do consórcio CCCC/CR20 para a Parceria Público-Privada (“PPP”), na modalidade concessão patrocinada, para execução das obras e dos serviços necessários à construção, operação e manutenção do **Sistema Rodoviário Ponte Salvador – Ilha de Itaparica**, para o **Estado da Bahia**. (“PODER CONCEDENTE”), objeto do Contrato de Concessão nº 001/2020 - SEINFRA (“CONTRATO DE CONCESSÃO”)

Este documento é complementado pelas informações contidas na planilha eletrônica nomeada conforme abaixo:

[20250103 Plano de Negócios do Contrato versão Final.xlsb.](#)

O Novo Plano de Negócios foi elaborado em decorrência das alterações contratuais formalizadas por meio do Primeiro Termo Aditivo ao CONTRATO DE CONCESSÃO (“PRIMEIRO TERMO ADITIVO”), resultante do Procedimento de Solução Consensual de Controvérsias Relevantes e Prevenção de Conflitos, conduzido pelo Tribunal de Contas do Estado da Bahia (processo TCE/008333/2024), assim como das alterações de algumas premissas como descrito a seguir. Contudo, as demais definições seguem idênticas àquelas do Plano de Negócios original.

2. MOTIVAÇÃO DO PROJETO

2.1. Antecedentes

Estabelecer uma ligação entre o Município de Salvador e a Ilha de Itaparica é um antigo objetivo do Estado da Bahia. O projeto de construção da Ponte Salvador-Ilha de Itaparica foi iniciado em 2010 com a abertura de um Procedimento de Manifestação de Interesse (“PMI”), no qual empresas privadas desenvolveram estudos para a modelagem do projeto. Em dezembro de 2018, o Governo do Estado da Bahia publicou a Minuta do Edital e iniciou o período de Consulta Pública. O projeto contempla a construção de uma ponte com 12,4 km de extensão sobre a Baía de Todos os Santos interligando o Município de Salvador à Ilha de Itaparica, proporcionando acesso facilitado entre os municípios da Região Metropolitana de Salvador.

Outros três trechos rodoviários também fazem parte do PROJETO incluindo acessos à ponte no Município de Salvador, nova variante rodoviária, trecho da BA-001 desde a nova variante rodoviária até a cabeceira da Ponte do Funil. A partir deste PROJETO, é esperado o aumento no fluxo logístico e comercial na região bem como o desenvolvimento socioeconômico da Ilha de Itaparica e de toda Região Metropolitana de Salvador.

2.2. Objetivos do projeto

São objetivos esperados com o OBJETO desta PPP viabilizar a construção e operação do Sistema Rodoviário da Ponte Salvador-Ilha de Itaparica com o menor impacto nos limites orçamentários do Estado da Bahia e o futuro desenvolvimento urbano e socioeconômico da região.

Para a concretização dos objetivos do PROJETO, são estimados investimentos de R\$ 8,9 bilhões (base 31 de dezembro de 2018), em termos reais, além de custo e despesas operacionais. Dessa forma, considerando-se o montante de recursos demandados para a concepção e a implantação do PROJETO, o PODER CONCEDENTE enfrenta obstáculos de ordem orçamentária e financeira para que arque, diretamente, com todos os valores demandados para a iniciativa. A opção pela contratação de uma PPP, em que o parceiro privado se responsabiliza pela implantação da nova infraestrutura, pela sua operação e manutenção e, ainda, pela obtenção e aplicação dos recursos necessários, somado ao pagamento do aporte público e das contraprestações públicas pelo PODER CONCEDENTE, torna possível a concretização dos objetivos do

PROJETO, com ganhos de eficiência e de qualidade na prestação do serviço contratado e compartilhamento adequado dos riscos.

A ponte constitui parte da infraestrutura pensada à interligação do Estado da Bahia, estimulando o crescimento socioeconômico da Ilha de Itaparica, o sul do Recôncavo e o território do Baixo Sul que terão o crescimento socioeconômico estimulado. Esse projeto será responsável por promover uma melhor conexão entre a Região Metropolitana de Salvador com o Recôncavo Baiano, o Sudoeste, Sul e Extremo Sul do Estado.

A ponte integra o projeto maior do Sistema Viário-Oeste, meio de redistribuição no território baiano dos polos produtivos e de geração de riquezas. Nesse sentido, a concessão do Sistema Rodoviário da Ponte Salvador Ilha de Itaparica consiste em um amplo e estratégico projeto que vai mudar a realidade socioeconômica da Bahia nos próximos anos. O novo sistema rodoviário, como dito, é muito mais do que uma alteração na forma de deslocamento no Estado da Bahia, é um incremento direto na economia de mais de uma centena de municípios e que impactará de modo permanente na vida de mais de 70% da população baiana.

Trata-se de um projeto que irá aperfeiçoar a logística, facilitando o transporte de cargas e pessoas, reduzindo custos e diminuindo o tempo de deslocamento, aumentando a competitividade do Estado, criando novos corredores logísticos, melhorando os índices de produtividade por meio da oferta de infraestrutura de transportes integrada, moderna, segura e eficiente, gerando, portanto, um círculo virtuoso no desenvolvimento da economia baiana, possibilitando:

- Melhor distribuição do PIB baiano;
- Mais de sete mil vagas de emprego na obra;
- Elevação do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH);
- Aumento da competitividade logística com a proximidade do Porto de Salvador;
- Mais de 10 milhões de baianos e 250 municípios beneficiados.
- Ampliação do potencial turístico do Sul da Bahia;
- Mais de 50 programas educacionais e socioambientais dentro de uma agenda ESG.

2.3. Considerações

O presente Plano de Negócios foi elaborado utilizando como base o Projeto Básico de Referência elaborado pelo Governo da Bahia, o EIA RIMA, a Licença Prévia e demais documentações disponibilizadas para a Concorrência do Empreendimento conforme as regras do Edital de licitação, as premissas que embasaram a Proposta Econômica vencedora da Concorrência e os esclarecimentos após Edital, assim como as alterações do modelo econômico de referência e as alterações contratuais formalizadas por meio do PRIMEIRO TERMO ADITIVO, resultantes do Procedimento de Solução Consensual de Controvérsias Relevantes e Prevenção de Conflitos conduzido pelo Tribunal de Contas do Estado da Bahia (processo TCE/008333/2024)

A Concessionária considerou que todas as condições e prazos requeridos para a emissão de todas as licenças, autorizações, permissões e aprovações, a qualquer título, por quaisquer Autoridades Públicas, para a execução da Concessão seguirão estritamente ditames legais e regulamentares, com trâmites normais e razoáveis e não sofrerão demoras, postergações, negativas ou condições irrazoáveis, injustificadas ou abusivas.

O estudo desenvolvido durante a fase de concorrência pela CCCC/CR20 teve como ponto de partida o conjunto de documentos do Projeto Básico de Referência, desenvolvido pelo Consórcio Enescil, COWI e Maia Mello, em 2015, e disponibilizado pelo Governo do Estado da Bahia através do link: <http://www.pontesalvadorilhadeitaparica.ba.gov.br/estudos/estudo-basico-de-engenharia/>.

O projeto básico atende às premissas de projeto estabelecidas no Anexo XII – revisão 3 do Contrato, entre as quais se destacam:

DS
CBVB

DS
DW

DS
FRM

Initial
U

DS
JRP

Rubrica
PDAC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

- Vão central estaiado;
- Altura do vão central 85m do fundo do tabuleiro até a lâmina d'água – maré alta;
- Comprimento mínimo do trecho estaiado = 850m, sendo 450m mínimo no vão central e dois vãos laterais de 200m, mínimo;
- A largura do tabuleiro deverá ter no mínimo 30m no trecho estaiado e 26,40m nos vãos de aproximação (redução para duas faixas de tráfego mais acostamento ou três faixas de tráfego sem acostamento, em cada sentido de tráfego);
- O New Jersey a ser implantado deverá permitir a posterior implantação de sistema móvel que proporcione o compartilhamento das faixas centrais em função dos horários de pico de demanda;
- Os vãos de aproximação deverão ter no mínimo 70m no segmento retilíneo e 50m no segmento curvo próximo à chegada de Salvador.
- Ponte com uma linha única de eixo de pilares.

Estes parâmetros foram representados no desenho D-456-5456KF6K9F90U4W.pdf disponibilizado durante a concorrência.

Foi flexibilizado pelo Governo da Bahia a forma dos mastros da ponte estaiada e a configuração dos estais não ser mais entrelaçada, entre outros aspectos abordados neste documento. Adicionalmente, o presente documento foi elaborado com base no Projeto de Referência elaborado pelo Governo do Estado da Bahia, dessa forma quaisquer alterações com impacto no sistema viário, como o surgimento de rotas alternativas ou outros modais, poderão ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Não obstante, foi considerado que os acionistas poderão, a qualquer momento após a assinatura do Contrato de Concessão, efetuar a transferência, parcial ou total, direta ou indireta, das respectivas participações na Concessionária para Afiliadas de seu Grupo Econômico, nos termos do Contrato de Concessão, incluindo a eventual transferência de participações acionárias detidas por um ou mais acionistas para uma ou mais empresas do grupo.

3. CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

3.1. PLANEJAMENTO DE OBRAS E CRONOLOGIA

A seguir está apresentado o cronograma físico (Gantt) das obras Onshore e Offshore.

O presente cronograma físico será oportunamente atualizado após a assinatura do aditivo contratual e a assinatura do contrato EPC, versão está que corresponderá a Linha Base para o monitoramento do progresso físico das obras e sistemas que integram o empreendimento. Em correlação direta, serão também atualizados o cronograma de investimentos e demais indicadores econômico-financeiros.

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

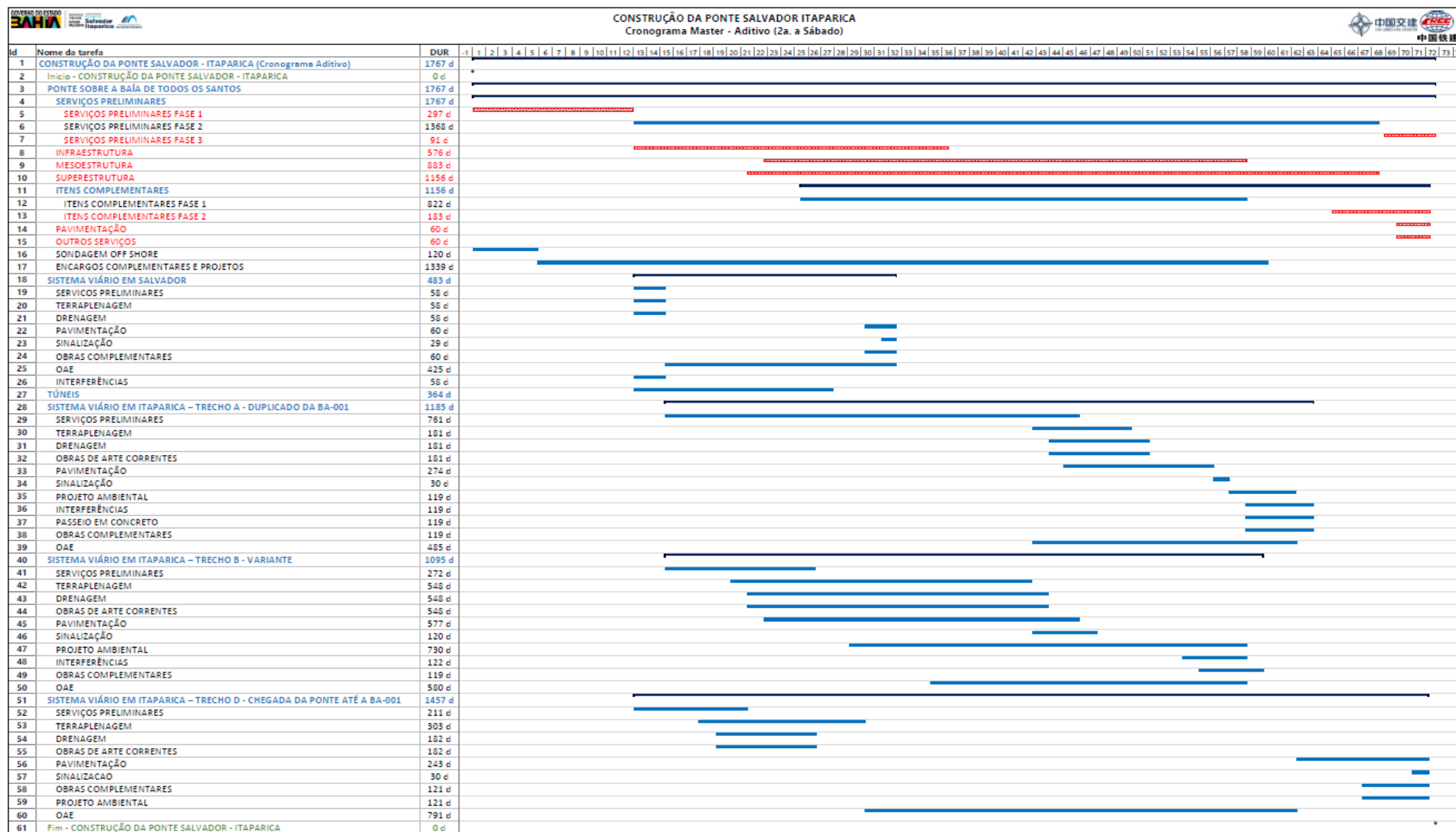
DS
JRP

Rubrica
PDAC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

Figura 1 - Cronograma Físico de Barras (Gantt Chart)


DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

A figura a seguir apresenta o cronograma financeiro das obras do Projeto, durante o período de 72 meses. Os valores apresentados estão em termos reais na data-base de janeiro de 2019.

Figura 2 - Cronograma Financeiro

Valores em R\$ 1.000																																					
	Mês 01	Mês 02	Mês 03	Mês 04	Mês 05	Mês 06	Mês 07	Mês 08	Mês 09	Mês 10	Mês 11	Mês 12	Mês 13	Mês 14	Mês 15	Mês 16	Mês 17	Mês 18	Mês 19	Mês 20	Mês 21	Mês 22	Mês 23	Mês 24	Mês 25	Mês 26	Mês 27	Mês 28	Mês 29	Mês 30	Mês 31	Mês 32	Mês 33	Mês 34	Mês 35	Mês 36	
INVESTIMENTOS	(88.771)	(88.771)	(88.771)	(88.771)	(88.771)	(88.771)	(88.771)	(88.771)	(88.771)	(88.771)	(88.771)	(88.771)	(140.040)	(140.040)	(140.040)	(140.040)	(140.040)	(140.040)	(140.040)	(140.040)	(140.040)	(140.040)	(140.040)	(140.040)	(170.612)	(170.612)	(170.612)	(170.612)	(170.612)	(170.612)	(170.612)	(170.612)	(170.612)	(170.612)	(170.612)	(170.612)	
Trabalhos Iniciais	(3.992)	(3.992)	(3.992)	(3.992)	(3.992)	(3.992)	(3.992)	(3.992)	(3.992)	(3.992)	(3.992)	(3.992)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	(1.644)	
Canterio - Mobilização e Desmobilização	(45.900)	(45.900)	(45.900)	(45.900)	(45.900)	(45.900)	(45.900)	(45.900)	(45.900)	(45.900)	(45.900)	(45.900)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	(35.198)	
Projeto	(7.472)	(7.472)	(7.472)	(7.472)	(7.472)	(7.472)	(7.472)	(7.472)	(7.472)	(7.472)	(7.472)	(7.472)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	(1.530)	
Construção On Shore	(4.491)	(4.491)	(4.491)	(4.491)	(4.491)	(4.491)	(4.491)	(4.491)	(4.491)	(4.491)	(4.491)	(4.491)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	(16.111)	
Construção On Shore - Lado Salvador	(1.549)	(1.549)	(1.549)	(1.549)	(1.549)	(1.549)	(1.549)	(1.549)	(1.549)	(1.549)	(1.549)	(1.549)	(13.409)	(13.409)	(13.409)	(13.409)	(13.409)	(13.409)	(13.409)	(13.409)	(13.409)	(13.409)	(13.409)	(13.409)	(6.999)	(6.999)	(6.999)	(6.999)	(6.999)	(6.999)	(6.999)	(6.999)	(6.999)	(6.999)	(6.999)	(6.999)	
Construção On Shore - Lado Itaparica	(2.942)	(2.942)	(2.942)	(2.942)	(2.942)	(2.942)	(2.942)	(2.942)	(2.942)	(2.942)	(2.942)	(2.942)	(2.702)	(2.702)	(2.702)	(2.702)	(2.702)	(2.702)	(2.702)	(2.702)	(2.702)	(2.702)	(2.702)	(2.702)	(15.693)	(15.693)	(15.693)	(15.693)	(15.693)	(15.693)	(15.693)	(15.693)	(15.693)	(15.693)	(15.693)		
Sinalização	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(141)	(141)	(141)	(141)	(141)	(141)	(141)	(141)	(141)	(141)	(141)	(141)	
Sistema de Iluminação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ponte - Off Shore	(26.917)	(26.917)	(26.917)	(26.917)	(26.917)	(26.917)	(26.917)	(26.917)	(26.917)	(26.917)	(26.917)	(26.917)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	
Construção Ponte - Off Shore	(26.713)	(26.713)	(26.713)	(26.713)	(26.713)	(26.713)	(26.713)	(26.713)	(26.713)	(26.713)	(26.713)	(26.713)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(85.557)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	(129.985)	
Sinalização	(94)	(94)	(94)	(94)	(94)	(94)	(94)	(94)	(94)	(94)	(94)	(94)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sistema de Iluminação	(110)	(110)	(110)	(110)	(110)	(110)	(110)	(110)	(110)	(110)	(110)	(110)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Valores em R\$ 1.000																																					
	Mês 37	Mês 38	Mês 39	Mês 40	Mês 41	Mês 42	Mês 43	Mês 44	Mês 45	Mês 46	Mês 47	Mês 48	Mês 49	Mês 50	Mês 51	Mês 52	Mês 53	Mês 54	Mês 55	Mês 56	Mês 57	Mês 58	Mês 59	Mês 60	Mês 61	Mês 62	Mês 63	Mês 64	Mês 65	Mês 66	Mês 67	Mês 68	Mês 69	Mês 70	Mês 71	Mês 72	TOTAL
INVESTIMENTOS	(137.040)	(137.040)	(137.040)	(137.040)	(137.040)	(137.040)	(137.040)	(137.040)	(137.040)	(137.040)	(137.040)	(137.040)	(67.670)	(67.670)	(67.670)	(67.670)	(67.670)	(67.670)	(67.670)	(67.670)	(67.670)	(67.670)	(67.670)	(67.670)	(51.490)	(51.490)	(51.490)	(51.490)	(51.490)	(51.490)	(51.490)	(51.490)	(51.490)	(51.490)	(51.490)	(51.490)	(7.867.486)
Trabalhos Iniciais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	157.624
Canterio - Mobilização e Desmobilização	(17.599)	(17.599)	(17.599)	(17.599)	(17.599)	(17.599)	(17.599)	(17.599)	(17.599)	(17.599)	(17.599)	(17.599)	(17.599)	(17.040)	(17.040)	(17.040)	(17.040)	(17.040)	(17.040)	(17.040)	(17.040)	(17.040)	(17.040)	(17.040)	(16.101)	(16.101)	(16.101)	(16.101)	(16.101)	(16.101)	(16.101)	(16.101)	(16.101)	(16.101)	(16.101)	(16.101)	1.795.575
Projeto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	108.035	
Construção On Shore	(8.989)	(8.989)	(8.989)	(8.989)	(8.989)	(8.989)	(8.989)	(8.989)	(8.989)	(8.989)	(8.989)	(8.989)	(7.953)	(7.953)	(7.953)	(7.953)	(7.953)	(7.953)	(7.953)	(7.953)	(7.953)	(7.953)	(7.953)	(7.953)	(3.775)	(3.775)	(3.775)	(3.775)	(3.775)	(3.775)	(3.775)	(3.775)	(3.775)	(3.775)	(3.775)	(769.830)	
Construção On Shore - Lado Salvador	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	263.489	
Construção On Shore - Lado Itaparica	(8.904)	(8.904)	(8.904)	(8.904)	(8.904)	(8.904)	(8.904)	(8.904)	(8.904)	(8.904)	(8.904)	(8.904)	(7.738)	(7.738)	(7.738)	(7.738)	(7.738)	(7.738)	(7.738)	(7.738)	(7.738)	(7.738)	(7.738)	(7.738)	(3.604)	(3.604)	(3.604)	(3.604)	(3.604)	(3.604)	(3.604)	(3.604)	(3.604)	(3.604)	(3.604)	498.986	
Sinalização	(85)	(85)	(85)	(85)	(85)	(85)	(85)	(85)	(85)	(85)	(85)	(85)	(85)	(216)	(216)	(216)	(216)	(216)	(216)	(216)	(216)	(216)	(216)	(216)	(95)	(95)	(95)	(95)	(95)	(95)	(95)	(95)	(95)	(95)	(95)	(6.217)	
Sistema de Iluminação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.138	
Ponte - Off Shore	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(31.614)	(31.614)	(31.614)	(31.614)	(31.614)	(31.614)	(31.614)	(31.614)	(31.614)	(31.614)	5.126.422	
Construção Ponte - Off Shore	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(110.453)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(42.677)	(28.903)	(28.903)	(28.903)	(28.903)	(28.903)	(28.903)	(28.903)	(28.903)	(28.903)	(28.903)	5.091.445	
Sinalização	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1.250)	(1.250)	(1.250)	(1.250)	(1.250)	(1.250)	(1.250)	(1.250)	(1.250)	(1.250)	(1.250)	16.134
Sistema de Iluminação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1.460)	(1.460)	(1.460)	(1.460)	(1.460)	(1.460)	(1.460)	(1.460)	(1.460)	(1.460)	(1.460)	18.843

3.1.1. Trabalhos Iniciais

3.1.1.1. Planejamento para esta fase

Os trabalhos preparatórios para este projeto incluem a aquisição de autorizações de trabalho, elaboração do anteprojeto, elaboração do projeto básico, início da mobilização, investigação geológica marítima.

3.1.1.2. Mobilização

Os trabalhos de mobilização incluem o recrutamento de pessoal e equipamentos (local e internacional). O recrutamento local foi previsto para ser concluído e chegar ao local dos serviços no prazo de 6 meses, e o recrutamento internacional foi previsto para ser concluído e chegar ao local dentro de 10 meses, contados a partir de junho de 2025. Os equipamentos, seja local ou internacional, serão alocados conforme Cronograma de Implantação a ser apresentado.

3.1.1.3. Investigações Geológicas - Geotécnicas

O mapeamento topográfico e a investigação geológica foi planejada de acordo com o traçado previsto no projeto. Uma pesquisa abrangente está sendo realizada, incluindo o levantamento de engenharia, levantamento geológico terrestre, perfuração geológica de engenharia, exploração geofísica geológica de engenharia, coleta e testes de amostras e testes hidro-geológicos.

3.1.1.4. Trabalhos de Demolição

Edificações e redes aéreas ou subterrâneas de utilidades e serviços públicos que estiverem dentro da área de direito de passagem serão demolidas ou removidas e logo repostas ou realocadas de acordo com os projetos de desapropriações e relocação de redes públicas. O início destes trabalhos será conforme cronograma de atividades das obras Onshore apresentado. Um relatório detalhado de demolição e relocação será oportunamente apresentado ao Governo, em forma parcial ou total, na exata medida da necessidade dos trabalhos de construção.

3.1.2. Ciclos de Restauração

3.1.2.1. Introdução

Os principais objetivos das operações de inspeção e manutenção visam a garantia da plena operação, de forma segura, da Ponte, dos trechos rodoviários, das Obras de Arte Especiais e demais elementos constituintes do trecho, bem como o monitoramento das condições da Ponte, dos trechos rodoviários, das Obras de Arte Especiais e demais elementos constituintes do trecho atendendo aos requisitos de manutenção correspondentes.

A inspeção periódica é importante e necessária no monitoramento das condições de trabalho dos componentes das estruturas integrantes das rodovias e, em especial, da Ponte. Sempre que necessário, será feita a manutenção ou substituição dos componentes, preservando sua operação normal e garantindo sua vida útil.

Para os componentes críticos e frágeis danificados por acidente ou com defeitos graves, o reparo ou substituição oportuna será realizada mantendo sua função básica e redução dos custos operacionais da Ponte e demais estruturas componentes do trecho sob responsabilidade.

A estratégia quanto a manutenção da Ponte e das demais estruturas, será prática e eficiente a partir do fortalecimento na inspeção e manutenção rotineira e periódica.

Os materiais finais a serem utilizados no projeto poderão variar de acordo com a elaboração do projeto final de engenharia.

DS CBVB	DS DJ	DS FRM	Initial U	DS YPP	Rubrica PDOL	Rubrica SUB	DS MDL
-------------------------------	-----------------------------	------------------------------	---------------------------------	------------------------------	------------------------------------	-----------------------------------	------------------------------

3.1.2.2. Vida útil esperada dos componentes da Ponte

Sob condições normais de dimensionamento, construção, uso e manutenção, estruturas de pontes ou componentes estruturais serão utilizados para os fins a que se destinam, sem necessidade de revisão ou substituição.

Contudo, a vida útil dos componentes na Ponte está listada na Tabela 1, a seguir.

Tabela 1 – Vida útil dos Componentes da Estrutura

Componente	Vida útil em anos
Juntas de Expansão	15
Guarda Corpo – Guarda Rodas	15
Pavimento	15
Sinalização	15
Defensas	15
Sistemas de Drenagem	15
Aparelho de Apoio	20
Cabos de Estais	20
Eletrodutos externos	20
Pinturas e Tratamentos – Estruturas Metálicas	15-25
Peças Estruturais em Concreto da Ponte	50
Steel Fender	30
Iluminação de Advertência	10
Sinalização Náutica	5

3.1.3. Manutenção

O escopo dos serviços de manutenção consiste no reparo e conservação rotineira dos elementos componentes das edificações e instalações de apoio da Concessionária e seus respectivos equipamentos, incluindo os postos da PRE (Polícia Rodoviária Estadual), os postos de pesagem, as praças de pedágio, o CCO (Centro de Controle Operacional) e as BSOs (Bases Operacionais).

3.1.4. Iluminação

3.1.4.1. Projeto

Os Projetos de iluminação pública serão desenvolvidos com referência nas especificações técnicas e normas vigentes.

Em razão de grande parte da iluminação a ser implantada estar localizada em área já urbanizada, sempre que possível será considerada a possibilidade da integração do sistema de iluminação projetada no sistema existente, visando a otimização e harmonia dos projetos.

3.1.4.2. Instalação

Cabos

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
YPP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDL

Consiste na instalação e montagem de cabos de baixa tensão em eletrodutos subterrâneos para a iluminação das pistas. As peças metálicas fazem parte do escopo e, conforme exigido pelo projeto, acompanharão o layout das linhas subterrâneas e registros correspondentes, para BT, emendas de condutores e derivações.

Postes cilíndricos de 9 m com um braço e um dispositivo com conexão

Serão pré-montados no canteiro de obras, transportados, elevados e montados em seus locais de operação de acordo com as especificações técnicas. Quanto à colocação e montagem das colunas cilíndricas de 9 metros de altura, serão executadas fundações reforçadas em concreto estrutural sendo prevista a instalação de sistema de aterramento de acordo com o projeto.

Postes Tronco Cônicos de 14 m

De forma similar ao item anterior consiste no fornecimento e montagem de colunas de aço tronco-cônicas de 14 metros de altura para iluminação pública preparadas em consonância as especificações técnicas. Os condutores de aterramento serão em cobre nu, cumprindo com as especificações técnicas elaboradas na fase de projeto. Os condutores utilizados a alimentação das luminárias serão tipo isolado de 4x 2.5 mm² em cobre de acordo com especificações técnicas. De forma análoga ao item anterior, as colunas de 14 metros estão apoiadas em fundação reforçada em concreto estrutural após a colocação do sistema de aterramento, onde as emendas de cabos são feitas por meio de soldagem exotérmica, colocação de tubos para uso como eletrodutos de cabos de energia luminária.

Luminárias

Consistirá na provisão, transporte e montagem das luminárias com seus braços para a luminária, 4x400 W do vapor do sódio, assim como a conexão completa da luminária. Complementarão o trabalho da iluminação, os serviços da alvenaria e a instalação de sensores do temporizador da iluminação.

As estruturas e luminárias acima informadas são estimadas sendo confirmadas ou alteradas em suas especificações e quantidades durante a elaboração dos projetos básico e executivo.

3.1.5. Obras de melhoria e aprimoramento

3.1.5.1. Sistema Viário – Lado Salvador

O Sistema Viário no lado Salvador será implantado em área densamente ocupada, o que requer intenso trabalho de desapropriação seguido de demolição das construções existentes, de maneira a permitir a adequada e segura execução das obras.

O sistema viário a ser implantado foi previsto com 4 viadutos (730m, 800m, 455m e 475m de extensão) com vigas pré-moldadas e caixões moldados in loco nas regiões dos apoios e 2 túneis com 160 m e 220 m de extensão.

Os túneis, devido às condições locais de acesso, serão escavados em sentido único, a partir do Emboque Porto.

3.1.5.2. Sistema Viário – Lado Itaparica

O Sistema Viário de Itaparica é composto dos seguintes subtrechos ou segmentos:

- Duplicação e requalificação da rod. BA-001 – Segmento A – Extensão 8,8 km
- Construção de desvio de Mar Grande (Variante) – Segmento B Extensão: 18,32 km
- Construção do trecho da chegada da Ponte à Ilha – Segmento D Extensão 3,09 km

DS CBVB	DS DJ	DS FRM	Initial U	DS YPP	Rubrica PDOL	Rubrica SUB	DS MDL
--	--	---	--	---	---	--	---

Ainda que não seja possível considerar o segmento A como “greenfield”, esta frente envolverá a execução de 78 ha (hectares) de desmatamento e limpeza. A execução dos trabalhos em uma sequência programada atenuará os picos de escavação, transporte e deposição dos materiais nas áreas destinadas - e devidamente licenciadas - para esse fim.

É importante mencionar que o traçado dos segmentos poderá ser alterado conforme os estudos de engenharia e eventuais solicitações de alterações de premissas do projeto já realizadas e/ou ainda por realizar a pedido do Poder Concedente ou de outras Autoridades. Neste caso, a eventual redefinição do anteprojeto já aprovado pelo Poder Concedente relativos aos sistemas viários seja do lado Salvador ou do lado Itaparica, representará a necessidade de redefinição dos prazos de elaboração e entrega dos projetos básico e executivo, assim como a avaliação das Partes Contratantes quanto a possíveis reequilíbrios de prazo e preço.

3.1.6. Edificações

3.1.7. Considerou-se estruturas físicas padrão para o CCO/SEDE, a BSO (Base Operacional), a PRE (Polícia Rodoviária Estadual), o Posto de Fiscalização da AGERBA, as Praças de Pedágio e o Posto de Pesagem de Veículos Comerciais. Praça de Pedágio

Duas praças de pedágio responsáveis por assegurar as condições satisfatórias de tráfego e atendimento adequado aos usuários nas praças, executar a cobrança e conferência dos recursos arrecadados, além de assegurar o cumprimento dos índices de atendimento previstos no Edital, com respeito ao comprimento máximo de filas e os tempos de atendimento.

3.1.8. Equipamentos e Sistemas de Operação

Os veículos, equipamentos e sistemas foram dimensionados conforme a seguir, em atendimento ao PER:

3.1.8.1. Gestão da Qualidade

- 1 Sistema de Qualidade ISO.

3.1.8.2. Centro de Controle Operacional - CCO

- 1 Sistema de Recepção de Sinal para CFTV.
- 32 Câmeras do CFTV (1 câmera a cada 2 km em rodovia e 1 a cada 1 km na ponte, 1 por praça de pedágio, 2 na Sede/CCO e 1 na pesagem).
- 1 Sistema de Gerenciamento Operacional (SGO).
- 1 Sistema de Informações Geográficas (SIG).
- 1 Grupo Gerador 25/23 kVA.
- 1 Conjunto de Móveis e Utensílios para CCO.

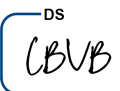
3.1.8.3. Sede/CCO da Concessionária

- 1 Conjunto de Móveis e Utensílios.

3.1.8.4. Bases Operacionais - BSO

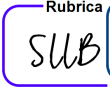
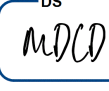
- 1 Conjunto de Móveis e Utensílios.
- 1 Grupo Gerador 25/23 kVA.

3.1.8.5. Veículos da Administração







Foram dimensionados veículos tipo Sedan Médio e veículos tipo Gol, conforme quadro abaixo.

Tabela 2 – Veículos da Administração da Concessionária

SETOR	TIPO	QUANT. Ano 1 ao 6	QUANT. Ano 7 ao 35
Presidência	Sedan Médio	1	1
Diretoria Administração e Finanças	Sedan Médio	1	1
Diretoria de Engenharia	Sedan Médio	1	1
Diretoria de Operações	Sedan Médio	1	1
Assessoria de Relações Institucionais	Tipo Gol	1	1
Assessoria de Comunicação	Tipo Gol	1	1
Seção Serviços Gerais	Tipo Gol	1	1
Seção Transportes	Tipo Gol	1	1
Gerência de Engenharia	Tipo Gol	1	1
Setor de Planejamento e Controle	Tipo Gol	1	1
Controle de Qualidade	Tipo Gol	1	-
Setor de Projetos e Meio Ambiente	Tipo Gol	1	-
Setor de Fiscalização de Obras	Tipo Gol	2	-
Setor de Manutenção e Conservação	Tipo Gol	-	2
Gerência de Operação	Tipo Gol	1	1
TOTAL		15	13

3.1.8.6. Estação de Trabalho

Foram dimensionadas Estações de Trabalho Básicas (computador com teclado e mouse e impressora), conectados em rede e internet, conforme quadro abaixo.

Tabela 3 – Estações de trabalho

SETOR	QUANTIDADE Ano 1 ao 6	QUANTIDADE Ano 7 ao 35
Presidência	2	2
Assessoria de Relações Institucionais	2	2
Assessoria de Comunicação	2	2
Assessoria Comercial e Marketing	1	1
Controle de Qualidade	2	2
Diretoria Administrativa e Financeira	3	3
Assessoria Jurídica	2	2
Gerência Administrativa	2	2
Seção Saúde Ocupacional	2	2
Seção de Recursos Humanos	5	5
Seção de Suprimentos e Contratos	5	5
Seção Serviços Gerais	3	3
Seção Transportes	2	2
Seção TI	3	3
Gerência Financeira	1	1
Seção de Contabilidade	3	3
Seção Finanças	4	4
Diretoria de Engenharia	1	1
Gerência de Engenharia	2	2
Setor de Planejamento e Controle	2	2
Setor Comercial	2	2
Setor de Projetos e Meio Ambiente	5	1
Setor de Fiscalização de Obras	8	-
Controle de Qualidade	14	-
Setor de Manutenção e Conservação	-	5
Diretoria de Operações	1	1
Gerência de Operação	1	1
Controle de Tráfego	1	1
Arrecadação de Pedágio	1	1
TOTAL	88	62

3.1.8.7. Controle de Tráfego

- 4 Equipamentos de Detecção e Sensoriamento de pistas.
- 2 Painéis de Mensagens Variáveis Fixos.
- 2 Painéis de Mensagens Variáveis Móveis.
- 2 Veículos tipo Doblô, equipados com material de sinalização, para reboque dos PMVs móveis.
- 2 Estações de Monitoração Meteorológicas.
- 1 Veículos tipo Pick-up Saveiro 4x2, equipado com material de sinalização, para Inspeção de Tráfego.
- 1 Detectores de Altura.

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
YPP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDL

- 4 radares fixos, a serem instalados em locais de alta periculosidade, definidos pelo PoderConcedente.
- 60 Semáforos de Trânsito, distribuídos ao longo da ponte.

3.1.8.8. Atendimento ao Usuário

- 1 Ambulâncias Tipo C, com velocidade média de deslocamento de 80 km/h, tempo máximo de chegada ao local de 15 minutos, em 100% das ocorrências.
- 1 Ambulância tipo D, com velocidade média de deslocamento de 80 km/h, tempo máximo de chegada ao local de 60 minutos, em 100% das ocorrências.
- 1 Motolância tipo SAMU.
- 1 Guincho Leve, com velocidade média de deslocamento de 60 km/h, tempo máximo de chegada ao local de 15 minutos em 90% das ocorrências e 20 minutos em 10% das ocorrências.
- 1 Guincho Pesado, com velocidade média de deslocamento de 60 km/h, tempo máximo de chegada ao local de 40 minutos em 90% das ocorrências e 50 minutos em 10% das ocorrências.
- 1 Caminhão Pipa de 6.000 litros, com velocidade média de deslocamento de 50 km/h, tempo máximo de chegada ao local de 100 minutos em 100% das ocorrências.
- 1 Caminhão Boiadeiro, Tipo Veículo guindauto adaptado para apreensão e transporte de animais, com carroceria em madeira, com a estrutura tipo “gaiola”, com 2 compartimentos interligados, com tampa basculante, para propiciar a entrada / saída dos animais com capacidade da lança de 1,8 toneladas e da lança extensora de 1,5 toneladas, com velocidade média de deslocamento de 60 km/h, tempo máximo de chegada ao local de 100 minutos em 100% das ocorrências.
- 1 Sistema de Reclamações e Sugestões 0800.

3.1.8.9. Sistema de Arrecadação

As Cabines de Pedágio foram dimensionadas de acordo com o tráfego estimado em cada praça:

PRAÇA P01 – ITAPARICA

- 2 Cabines Manuais para pagamento de pedágio no ano 7, chegando a 12 no ano 35.
- 2 Cabines Mistas (semiautomáticas) para pagamento de pedágio do ano 7 chegando a 4 no ano 35.
- 2 Cabines Automáticas AVI para pagamento de pedágio no ano 7, chegando a 4 no ano 35.
- 2 Cabines Livres de Pedágio do ano 7 e continuando com 2 até o ano 35.
- 2 Cabines Automáticas AVI para pagamento de pedágio no ano 7, chegando a 4 no ano 35.

PRAÇA P02 – FUNIL

- 2 Cabines Manuais para pagamento de pedágio no ano 7, chegando a 12 no ano 35.
- 2 Cabines Mistas (semiautomáticas) para pagamento de pedágio do ano 7 chegando a 4 no ano 35.
- 2 Cabines Automáticas AVI para pagamento de pedágio no ano 7, chegando a 4 no ano 35.
- 2 Cabines Livres de Pedágio do ano 7 e continuando com 2 até o ano 35.
- 2 Cabines Livres de Pedágio do ano 7 e continuando com 2 até o ano 35.

Além das cabines acima, foram dimensionados para as duas praças de pedágio, os seguintes equipamentos:

- 52 Semáforos de indicação de acesso às pistas de pedágio, sendo 20 Semáforos no ano 7, chegando aos 52 no ano 35. O número de semáforos corresponde ao número de cabines de pedágio.
- 2 Grupo Geradores de 40/36 kVA, sendo 1 para cada praça de pedágio.
- 2 Conjuntos de Móveis e Utensílios para as Praças de pedágio, sendo 1 para cada praça.

3.1.8.10. Sistema de Comunicação

DS CBVB DS DJ DS FRM Initial U DS YPP Rubrica PDOL Rubrica SUB DS MDL

- 8 Unidades Fixas de Radiocomunicação, sendo 1 para cada Praça de Pedágio, 1 para o Posto de Pesagem, 1 para cada BSO, 1 para o CCO, 1 para a Sede/CCO e 1 para a PRE.
- 16 Unidades Móveis, sendo 10 para os Veículos de Atendimento ao Usuário e 9 para os Veículos Operacionais.
- 18 Unidades Portáteis, sendo 6 para cada praça de pedágio, 2 para o Posto de Pesagem Fixa, 1 para cada BSO, 1 para o CCO e 1 para a PRE.
- 2 Repetidoras de Sinal de Rádio, sendo 1 em cada praça de pedágio.

3.1.8.11. Rede de Fibra Óptica

- 1 Cabo de Fibra Óptica de 36 fibras, em toda a extensão do Sistema Rodoviário (aproximadamente 47 km), interligando o CCO a todos os equipamentos de operação instalados no sistema viário e nas edificações (BSO, PRE, Pedágios e Pesagem).

3.1.8.12. Sistema de Pesagem de Veículos

- 1 Balança de Pesagem de Caminhões Fixa.
- 1 Grupo Gerador 25/23 kVA para o Posto de Pesagem Fixa.

3.1.8.13. Canteiro – Mobilização e Desmobilização

Os canteiros foram previstos de forma a atender as demandas das frentes de serviços, sendo distribuídos da seguinte forma;

- Canteiro do pátio de pré-moldados a ser instalado no Estaleiro São Roque na área a ser locada da Petrobrás;(Canteiro C)
- Canteiro de Serviços na margem do lado de Itaparica, na área de implantação da Praça de Pedágio 1, no trecho do segmento “D”; (Canteiro B)
- 1 canteiro no lado Salvador, em área a ser locada próxima ao Ferry Boat, junto à rampa de acesso ao mar; (Canteiro A1)
- 1 canteiro no lado de Salvador, em área a ser desapropriada próximo ao Ferry Boat; (Canteiro A2),
- 3 canteiros de frentes de serviços nos emboques dos túneis 4 e 5.

A área técnico-administrativa será formada por instalações de escritórios que darão total apoio à equipe técnica da obra, assim como instalações de refeitório, ambulatório, vestiários e sanitários, entre outras. Todas as instalações elétricas, hidráulicas, sanitárias, telefônicas e dispositivos de segurança necessários contra incêndio, serão executados de acordo com as Especificações e Normas vigentes e em perfeita obediência às especificações e diretrizes da Contratante e do Ministério do Trabalho. Serão dadas soluções adequadas para as entradas e distribuições internas de energia elétrica e água potável, que contará com caixas d'água para armazenamento. Farão parte das instalações dos canteiros as redes de comunicação e de processamento de dados.

a) Escritório de Construção

Será o principal escritório das Construtoras, sendo dimensionado e equipado para o perfeito atendimento das necessidades técnicas da obra.

b) Escritório da Concessionária

A Concessionária contará com uma edificação para abrigar seu pessoal, contando com distribuição interna e banheiro privativo para a Gerência.

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
YPP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDL

c) Segurança do Trabalho, Treinamento e Departamento Pessoal

Este setor destina-se às operações dos técnicos de segurança do trabalho, assim funcionará como um almoxarifado para controle e distribuição de EPI's, contando também com área para treinamento e escritório de recursos humanos.

Figura 9 – Canteiro Administrativo típico



d) Ambulatório

O ambulatório médico será equipado para atendimentos de rotina e de possíveis acidentes leves do efetivo das Construtoras, que, em casos menos graves, serão solucionados no próprio canteiro sem a necessidade de remoção. Caso haja acidentes cujo atendimento não possa ser prestado no local, o colaborador deverá ser removido através de ambulância para hospitais da região.

DS
CBVBDS
DJDS
FRMInitial
UDS
YPPRubrica
PDOLRubrica
SUBDS
MDL

Figura 10 – Vista parcial de Ambulatório de Obra



e) Vestiário e Sanitário

Esta unidade será composta pelas unidades abaixo citadas, observadas as normas vigentes. Os sanitários serão dotados de disponibilidade permanente de água corrente, bacias sanitárias com caixa de descarga, mictórios e lavatórios do tipo calha revestidos com material impermeável e lavável.

Os vestiários estarão equipados com armários individuais, bancos e cabides. Os sanitários e vestiários estarão suficientemente dimensionados para o atendimento da demanda originada pelo efetivo próprio alocado às obras.

f) Almoxarifado e Ferramentaria

Esta unidade contará, além do próprio almoxarifado, com um local para armazenagem de materiais em área descoberta.

Também contará com área para armazenagem de ferramentas de pequeno e médio porte a serem utilizadas na realização dos serviços.

O Almoxarifado do Canteiro preverá em seu layout e planejamento na operação dos seguintes itens:

- Divisão para estoque dos materiais a serem utilizados separados por disciplina e tipo de material;
- Plano de estocagem de materiais, para localização dos materiais no Almoxarifado coberto e nas áreas de armazenagem a céu aberto;
- Programação de recebimento e entrega de materiais para a montagem (cronograma de suprimentos/construção);
- Classificação dos materiais por disciplina, tipo/código, peso, dimensões, etc;
- Acessos para equipamentos de movimentação de carga e caminhões de entrega;
- Previsão de áreas distintas para recepção dos materiais que chegam ao canteiro de obras, áreas de inspeção, etc.;
- Materiais não conforme e área para despacho de materiais para o campo;
- Requisitos de segurança.

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
YPP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDL

g) Refeitório

Nesta unidade estarão locados os refeitórios de nível básico, médio e superior, e está prevista cozinha para preparo dos alimentos. Estão previstos refeitórios nas frentes de serviços para atendimento aos colaboradores das respectivas frentes.

Figura 11 – Vista parcial de Refeitório



A área industrial do canteiro de obras será formada por uma área de fabricação de pré-moldados, pátio de armação e formas, além de áreas de estoque e outras instalações necessárias à sua operação.

h) Central de Carpintaria

Esta unidade destina-se a fabricar e pré-montar as formas de madeira. É atribuição, também, desta carpintaria, a manutenção das formas industrializadas e reforma de madeira.

Figura 12 – Vista parcial de Central de Carpintaria

DS
CBVBDS
DJDS
FRMInitial
UDS
YPPRubrica
PDOLRubrica
SUBDS
MDL

i) Central de armação

Esta unidade destina-se a pré-montagem de armações a serem utilizadas nas obras.

Figura 13 – Vista parcial de Central de Armação



j) Central de pré-moldados

Os elementos pré-moldados em concreto poderão ser fabricados em área específica para esse fim na área destinada às instalações provisórias da CCCC/CR20 ou em área adjacente ao site da obra, conforme necessidade do projeto. Essa área, além de estrutura coberta, contará com pátio de estocagem de peças. Os equipamentos necessários incluem pórtico rolante, cura das peças, preparação de formas, armações e concretagem das peças.

Figura 14 – Vista parcial de Central de Pré-moldados

DS
CBVBDS
DJDS
FRMInitial
UDS
YPPRubrica
PDOLRubrica
SUBDS
MDL

k) Laboratório

Será compatível com os equipamentos de ensaios e os processos utilizados, de acordo com as Especificações, para o controle tecnológico dos fornecimentos e da obra. Nessas instalações serão realizados ensaios de solo, concreto e armaduras para concreto. A critério da CCCC/CR20, e em comum acordo com a Gerenciadora, poderão ser contratados serviços de acompanhamento tecnológico fora do canteiro de obras.

Figura 15 – Vista parcial de Laboratório



l) Estacionamento de Veículos Leves

Nesta área serão delimitadas vagas para os veículos leves de trabalho, bem como vagas para a Gerenciadora e visitantes.

m) Portaria, Apontadoria e Chapeira

Tem a função de controlar o acesso ao canteiro, contando com uma chapeira para melhor controle.

n) Guarita

Essa edificação tem por finalidade controlar o acesso ao canteiro, e contará com uma cancela e uma dependência para um vigia.

• Estaleiro São Roque Paraguassú (área da Petrobrás)

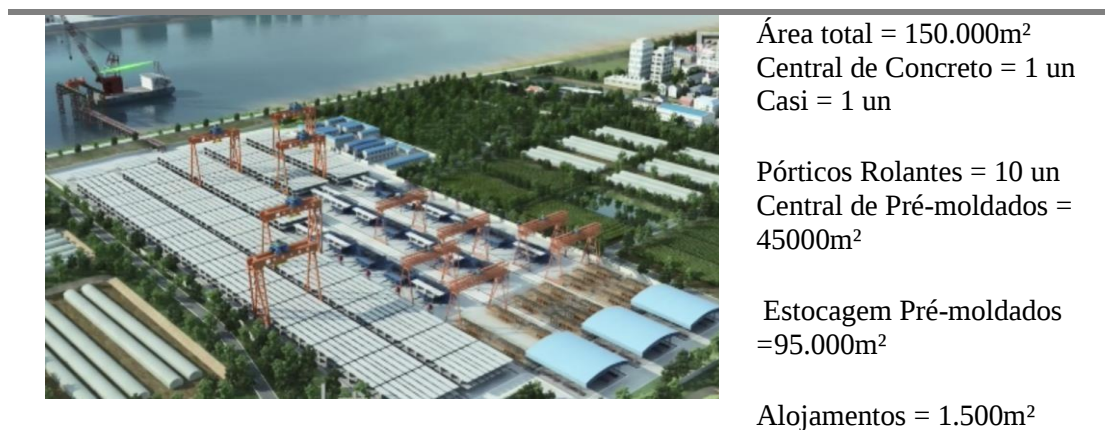
O estaleiro dista aproximadamente 35 km do local da ponte. Lá já estão implantadas estruturas de apoio, como um cais e central de armação (onde é possível processar camisas de aço, estruturase armações convencionais etc.), será instalada. São os uma central de concreto e um canteiro para pequenas estruturas em pré-moldados. Há, também, um alojamento para 300 pessoas (já existente.) Á área total deste canteiro é de aproximadamente 350.000m².

Para este site está planejada a implantação das seguintes estruturas adicionais:

a) Central de Pré-Moldados

Dimensionada para peças estruturais do projeto, central de concreto, área de manipulação, estoque e transporte interno de pré-moldados, cais etc., totalizando até 150.000 m².

Figura 16 – Central de Pré-moldados



b) Central de Armação:

Nesta Central, haverá a fabricação de camisas de aço e armações convencionais para peças estruturais de concreto, aproveitando a infraestrutura do antigo estaleiro existente no local.

• **Delimitação de Canal de Navegação Exclusivo**

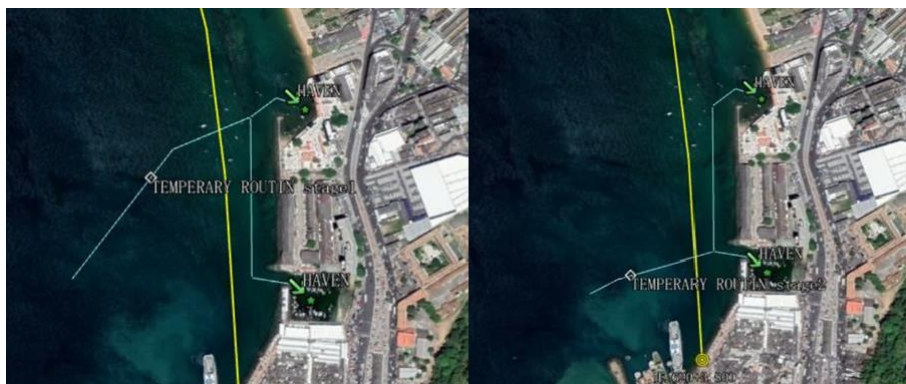
Durante o período de execução das obras, será definida uma faixa de 1 km para cada um dos lados do eixo da ponte como canal exclusivo de navegação para as embarcações utilizadas na construção. Serão instaladas placas e marcos de sinalização, além da mobilização de apoio náutico visando à preservação do tráfego e da segurança ao longo dessa faixa.

Figura 17 – Canal de Navegação exclusivo



Durante todo o período das obras, embarcações não autorizadas não poderão navegar ao longo dessa faixa e deverão ter sua rota alterada, mantendo a distância mínima de 400 x 85m em relação a qualquer embarcação.

Figura 18 – Rotas de Navegação Temporária



Fase 1 Pilares No. 140-135

Fase 2 Pilares No. 134-130

Durante o período de construção, a faixa sob a ponte não será aberta à navegação. No entanto, faz-se necessário considerar a liberação de 2 acessos marítimos no lado de Salvador. Sob orientação e supervisão especial, a rota marítima será ajustada de acordo com as seguintes situações:

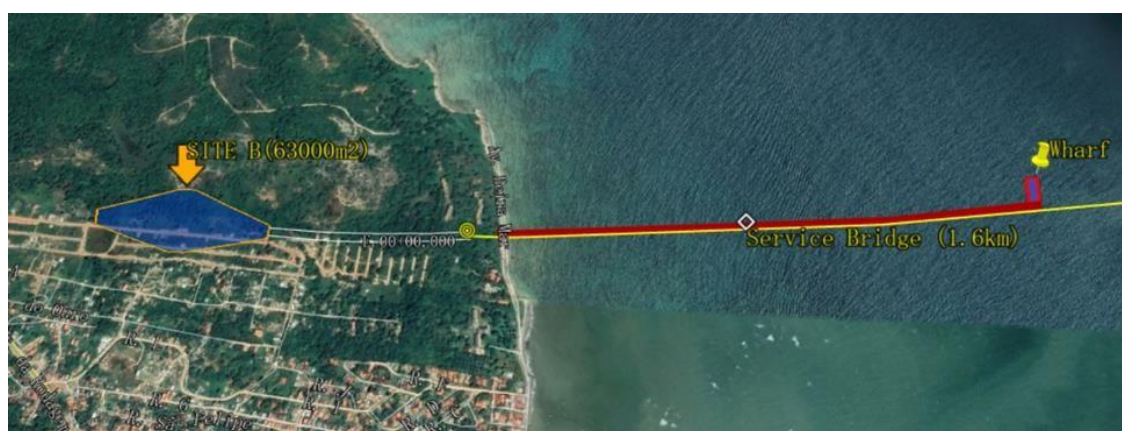
Quando as fundações entre os pilares nº 140 e 135 estiverem sendo executadas, ficará liberada a rota entre os pilares nº 133 e 134. E quando a construção dessas fundações estiver concluída, a rota marítima será deslocada para o vão entre os pilares Nº 136 e 137, conforme figuras das Fases 1 e 2 (figura 27).

• Ponte Metálica Provisória

Inicialmente, será construída uma ponte metálica de serviço na Frente Oeste (Itaparica), para acesso à Ponte. Essa ponte provisória será adjacente e paralela ao eixo da Ponte. Completa essa estrutura provisória uma plataforma (cais) para atendimento e suprimento das estruturas.

A ponte de serviço será totalmente construída em estrutura metálica e terá uma laje de concreto para o tráfego dos veículos e equipamentos. Será implantada sobre estacas de camisa metálica e treliças metálicas.

Figura 19 – Ponte de Serviço no Lado Itaparica



A estrutura do cais será semelhante à ponte de serviço, com cabeços e defensas ao longo do cais. Mais detalhes são mostrados abaixo.

Figura 20 – Ponte de Serviço no Lado Itaparica

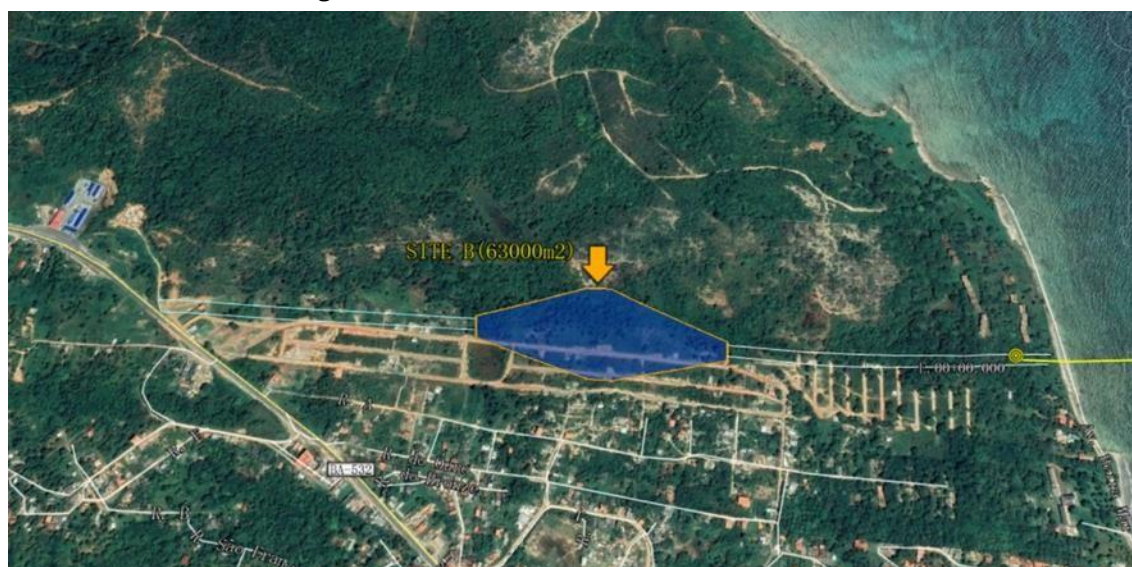


• Acesso Rodoviário

Na Frente Leste (Salvador), todos os equipamentos, materiais e pessoal acessarão o canteiro de obras por vias urbanas. O estaleiro Paraguaçu também é acessível diretamente pelas BR-420 e BA-534, já o acesso ao local das obras será por via marítima. A princípio, não haverá necessidade de construção de acessos adicionais aos canteiros supracitados.

O Site B na Ilha de Itaparica foi previsto na localização próximo à costa, porém não há acesso a esse site. Assim, foi considerada a construção de via de acesso para o transporte de equipamentos, materiais e recursos humanos. O acesso será conectado à rodovia BA-532 em uma extremidade e ao Pilar P1 da ponte de serviço. O acesso terá largura de 8.0 m, em asfalto, como mostra a figura a seguir.

Figura 21 – Acesso Rodoviário ao Site



• Suprimento de Água, Energia e Combustíveis

O suprimento de água industrial para a obra está previsto através de estações de tratamento e pontos de captação previamente prospectados durante o período de estudos. Para o fornecimento da energia

necessária para as frentes offshore estão previstos geradores que garantirão a operação das frentes de serviços. Sempre que possível poderão ser utilizadas as redes elétricas existentes e disponibilizadas pelos concessionários locais de energia. Os combustíveis serão comprados junto a fornecedores locais. O suprimento de água e óleo será entregue nas frentes de serviços transportados por embarcações devidamente apropriadas para esse fim.

- **Canteiros de Apoio/Frentes**

Ao longo das frentes de serviço implantadas, serão construídos Canteiros de Apoio. As atividades destes Canteiros terão caráter provisório, ou seja, de fácil mobilidade e serão constituídos, preferencialmente, de containers simples ou barracas, conjugados ou sobrepostos.

Serão implantados tantos canteiros de apoio quantos necessários para a boa gestão das obras a critério da empresa de construção.

Nas frentes de trabalho serão instalados reservatórios de água suficientes para garantir o abastecimento permanente das áreas em que os serviços estão sendo realizados.

Figura 22 – Canteiros de Frente em Container



3.1.8.14. Mobilização e Desmobilização

Com a formalização do PRIMEIRO TERMO ADITIVO, o contrato EPC e a emissão da ordem de serviço relativa a este último, na vigência das licenças ambientais, será posto em ação o plano de mobilização dos profissionais, equipamentos e materiais necessários para iniciar, no menor tempo possível, os trabalhos de campo (FASE 2), previsto para o início um ano após a assinatura do Aditivo. A Construtora poderá implementar o planejamento preliminar por meio da escolha de profissionais chave para a execução dos trabalhos e, de maneira mais realista, identificar e preparar a frota de equipamentos que será mobilizada para a construção. Além dessas primeiras ações, se retomará as negociações com os prestadores de serviços e materiais para que sejam mobilizados no tempo oportuno.

Para a desmobilização, as áreas ocupadas pelos canteiros de obra serão retornadas à sua condição original para entrega, além de ser feita a remoção dos equipamentos. Atenção integral será dada ao plano de recuperação das áreas degradadas, conforme diretrizes do licenciamento ambiental.

- **Mobilização de Mão de Obra**

DS CBVB DS DJ DS FRM Initial U DS YPP Rubrica PDOL Rubrica SUB DS MDL

Será dada preferência à contratação de mão de obra local/regional para o preenchimento das vagas de mão de obra direta a nível de serventes, ajudantes, oficiais, assim como os demais profissionais da construção civil, além do pessoal técnico-administrativo de grau médio e superior, devendo ser complementada por profissionais alocados de outras regiões apenas quando necessário.

- **Desmobilização de Mão de Obra**

Para a desmobilização de mão de obra serão tomadas as seguintes providências. Com antecedência de 45 (quarenta e cinco) dias, o setor de produção encaminhará as previsões de utilização de mão de obra para o setor de recursos humanos, que procederá com os trâmites legais para o desligamento dos funcionários (em caso de desligamento) ou transferência.

No caso de mão de obra básica, contratada na região da obra, respeitados os aspectos legais, serão realizados os procedimentos normais de demissão.

- **Mobilização de Equipamentos**

Para a mobilização de equipamentos de grande porte, será utilizada a capacidade das empresas transportadoras locais ou de outros grandes centros.

Por necessidade tecnológica ou comercial, parte da frota de equipamentos poderá ser mobilizada no exterior sem qualquer prejuízo ao prazo da obra.

As providências de contratação de empresas de transporte de equipamentos pesados serão tomadas com antecedência necessária para aprovação junto aos órgãos competentes.

- **Desmobilização Geral da Obra**

Concluir a desmobilização de um contrato, encerrado ou paralisado, significa garantir a preservação física de toda a documentação em papel e em meio eletrônico, de forma organizada, para possibilitar a qualquer pessoa uma consulta fácil e ágil a seus arquivos. Significa também zelar pela guarda do patrimônio da empresa e assegurar a inexistência de pendências.

Listamos a seguir os principais itens que fazem parte do processo de desmobilização:

- Baixa de Registros e Inscrições;
- Solicitação de Certidões Negativas e Encerramento de Livros Fiscais.

3.1.8.15. Meio Ambiente

Nos projetos de canteiro serão observadas as normas vigentes visando impedir o desenvolvimento de atividades que possam prejudicar a comunidade e o meio ambiente. Nestes projetos será considerada a conservação, tanto quanto possível, das espécies arbóreas da vegetação nativa existente.

3.1.8.16. Redes Básicas e Instalações

Para as instalações novas, serão desenvolvidos projetos para as instalações elétricas (alta e baixa tensão), hidráulicas (água, esgoto, águas pluviais, incêndio) e de telefonia, todos previamente aprovados pela Gerenciadora.

Os serviços de instalações elétricas de baixa tensão serão executados conforme a norma NBR 5410 – Instalações Elétricas de Baixa Tensão – e os níveis de iluminação interna das salas atenderão à NBR-5413, enquanto as instalações sanitárias atenderão à NBR-12.284.

• Arranjo Geral

A ponte foi prevista com aproximadamente 12.400m de comprimento, consistindo em um tramo principal estaiado com 860 m de comprimento, um tramo de acesso oeste (lado Ilha de Itaparica) com 4.230m de comprimento, e um tramo de acesso leste (lado Salvador) com 7.310m de comprimento.

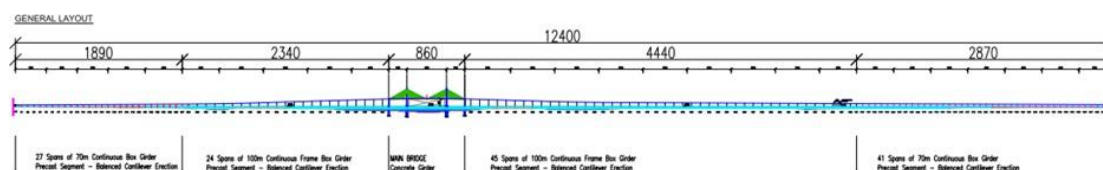
O tramo principal estaiado é formado por um vão central com 450 m e dois vãos laterais, com 205 m de comprimento cada. O gabarito livre sob o vão central será de 85m em relação à maré máxima.

O tramo de acesso oeste (lado Ilha de Itaparica) será composto pelos seguintes vãos: 27 x 70m

+ (70m + 22 x 100m + 70m), totalizando 4.230m.

O tramo de acesso leste (lado Salvador) será composto pelos seguintes vãos: 41 x 70m + (70m + 43 x 100m + 70m), totalizando 7.310m.

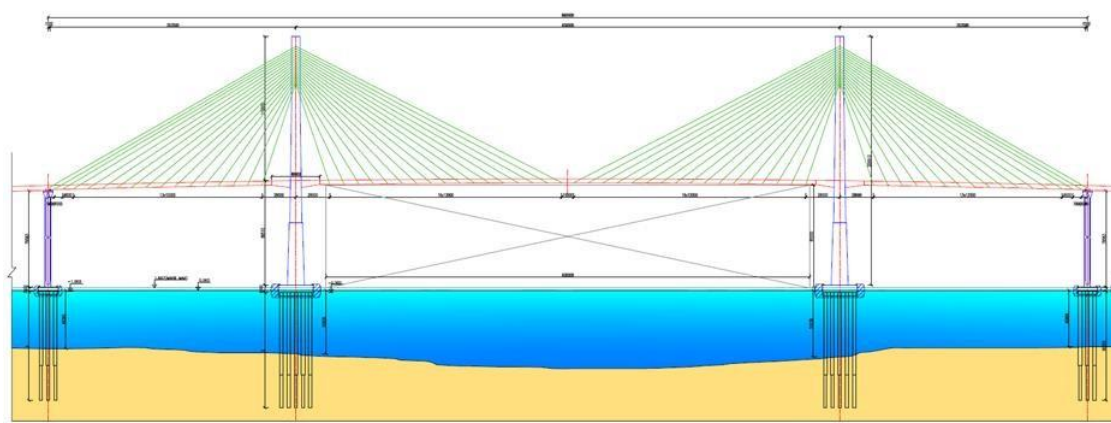
Figura 25 – Layout Geral da ponte sobre a Baía de Todos os Santos



• Tramo principal estaiado

O tramo principal foi previsto como um trecho estaiado em concreto, com vão navegável de 450m, além de dois vãos laterais de 205m cada. O gabarito projetado de navegação é de 400 x 85m acima da maré máxima El. 1,867.

Figura 26 – Elevação do Tramo Principal



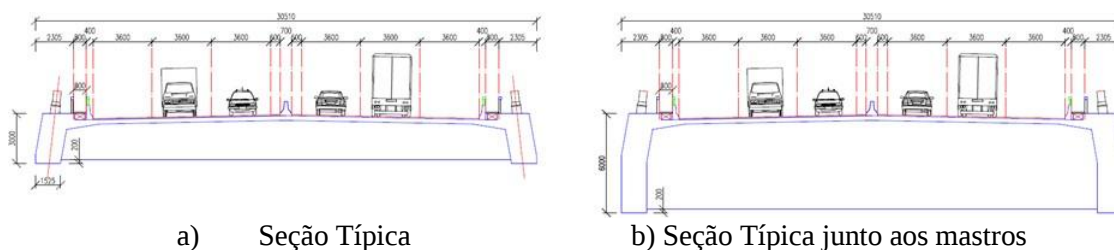
A seção típica da ponte foi prevista como uma seção π com uma largura típica de 30,51m, contendo 4 faixas de rodagem, 2 faixas de acostamento (emergência) e 2 passarelas laterais, que atendem a documentação disponibilizada pelo Poder Concedente.

Através do uso de barreira móvel central em concreto pré-moldado, poderão ser implementadas faixas

reversíveis mitigando possíveis congestionamentos em horários ou dias de pico.

A altura das seções típicas varia entre 3m no segmento típico a 6m no vão central. Os estais foram projetados com espaçamento de 12m nas duas laterais da estrutura.

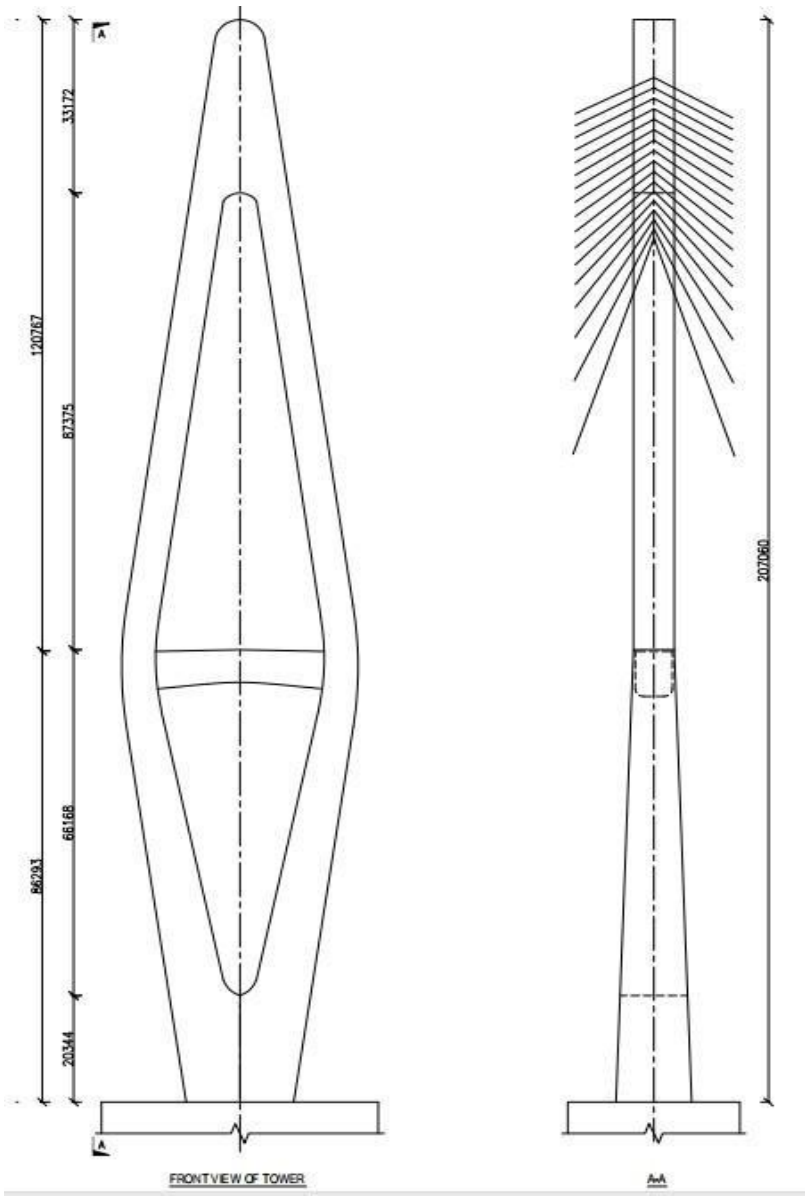
Figura 27 – Seções Transversais



Considerando a facilidade de construção e economia, os mastros foram projetados em forma de losango. Para conseguir um melhor desempenho estético, o mastro apresentado na figura acima foi selecionado após a comparação detalhada de várias alternativas.

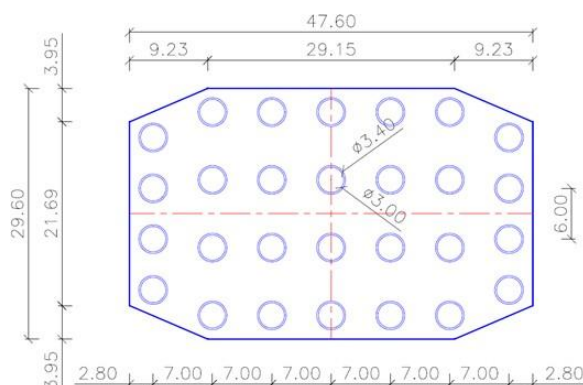
O mastro terá cerca de 205m de altura, consistindo em 122m de parte superior e 83,5m de parte inferior. As vigas e o mastro serão integrados na trave transversal inferior. Todas as pernas do mastro terão seção retangular vasada, o que torna a construção mais eficiente.

Figura 28 – Detalhe dos Mastros



Os blocos de fundação foram projetados em forma octogonal irregular, com 47,6m de comprimento, 29,6m de largura e 6m de altura, suportada por 28 estacas escavadas com diâmetro de 3,4m, no trecho encamisado, e 3,0m no trecho escavado.

Figura 29 – Detalhe do bloco de fundação e arranjo das estacas



Para a proteção contra potencial colisão de embarcações, está prevista executar uma ação de estrutura tipo *steel fender* nos blocos de fundação dos pilares da ponte estaiada.

Não obstante, conforme elaboração do projeto de engenharia, há possibilidade de alteração do vão central (locação e tamanho) e vãos das pontes de aproximação.

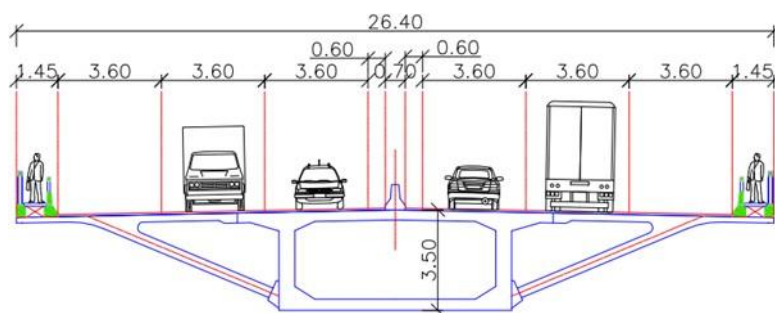
- Tramos de Acesso Leste e Oeste da Ponte Principal Estaiada**

Os Tramos Leste e Oeste da Ponte possuem 2 tipos de vãos, com extensão de 70m e 100m, em caixão perdido de concreto, conforme detalhe abaixo. Sua seção transversal tem largura de 26,4m, contendo 4 faixas de rodagem, 2 faixas de emergência e 2 passarelas de emergência, ambas laterais, que atendem os requisitos dos documentos de licitação.

Através do uso de barreiras móveis em concreto pré-moldado, poderão ser implementadas faixas reversíveis mitigando congestionamentos em horários de pico.

Também nestes tramos de acesso, o uso de barreira móvel central em concreto pré-moldado permitirá a implementação de faixas reversíveis para atender o fluxo de veículos, mitigando possíveis congestionamentos em horários ou dias de pico.

Figura 30 – Seção Típica – Tramos Leste e Oeste



A seção típica dos Tramos Leste e Oeste consiste em caixa de concreto pré-moldado dimensionada como elemento estrutural principal longitudinal. As plataformas laterais em balanço serão suportadas por mãos francesas (estroncas) pré-moldadas. A opção por esse tipo de seção permitiu o equilíbrio entre um dimensionamento amplamente confiável e a otimização da construção.

Para os vãos de 70 m, a altura das vigas caixão é constante de 3,5m. A mesoestrutura foi projetada para ter um pilar cilíndrico sólido com diâmetro de 3,8m, suportado por uma estaca escavada com diâmetro entre 2,20 e 3,8m.

Figura 31 – Arranjo típico para vãos de 70m

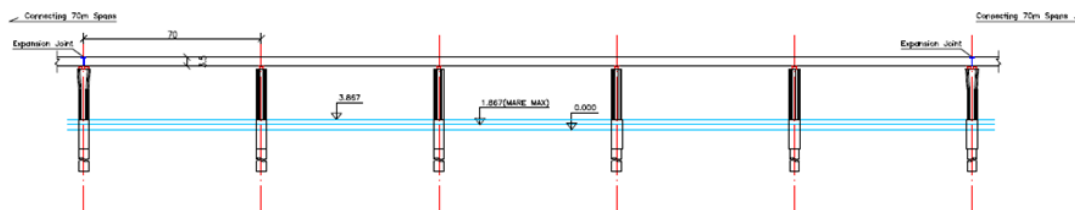
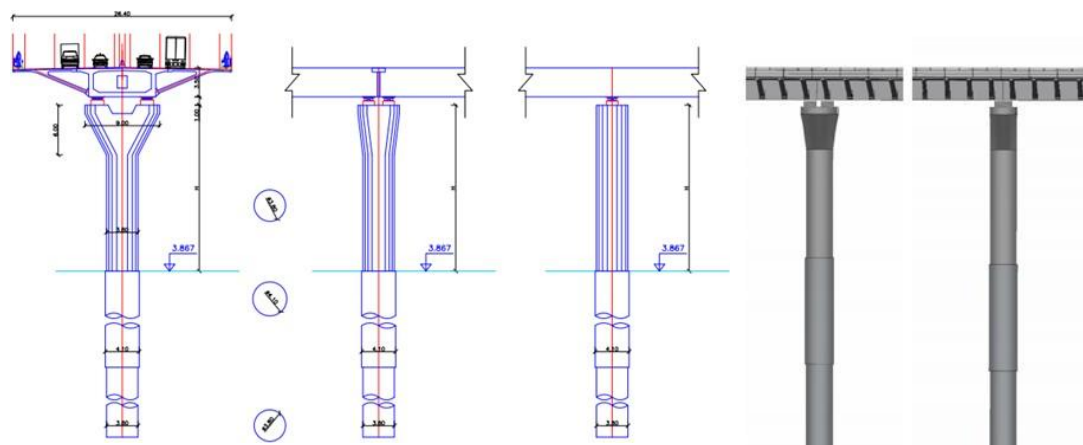


Figura 32 – Detalhe das estruturas de Fundação e Mesoestrutura para vãos de 70m



Para os vãos com 100m de extensão, as vigas longitudinais têm alturas variáveis de forma parabólica com um valor máximo de 6,5m, junto aos pilares, e um valor mínimo de 3,5m no meio do vão. Os pilares foram projetados como cilindros de seção oca engastados em bloco de fundação retangular em concreto com 3,5m de altura, suportados sobre 4 ou 6 estacas escavadas, com diâmetros, de 2,8m e 2,5m. As dimensões dos pilares variam com a altura da superestrutura e da lâmina d'água.

Figura 33 – Arranjo típico para vãos de 100m

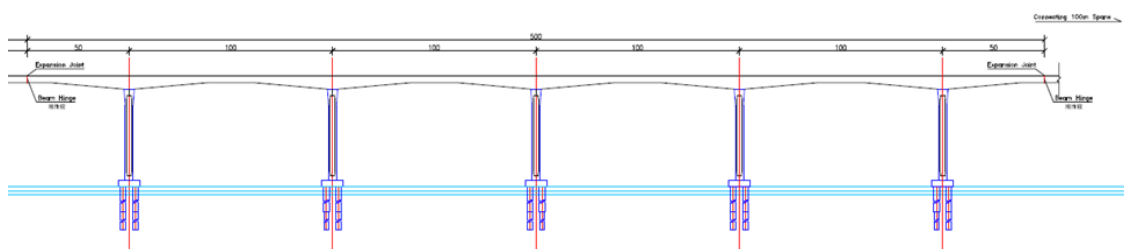
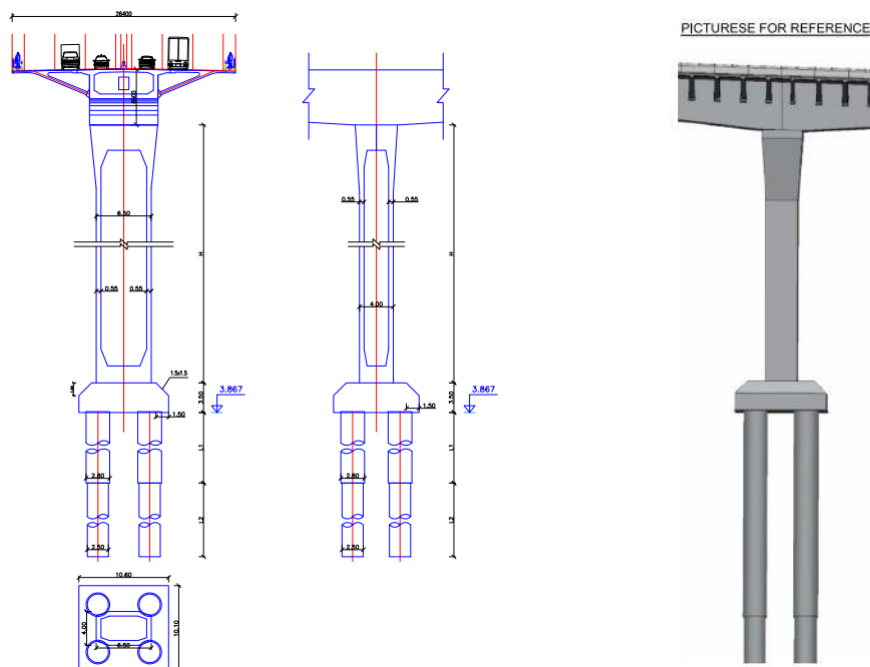


Figura 34 – Detalhe das estruturas de Fundação e Mesoestrutura para vãos de 100m



Vale ressaltar que, com a elaboração do projeto de engenharia, soluções alternativas para a proteção dos pilares contra impactos de embarcações poderão ser adotadas.

3.1.10. Construção das Obras Onshore

3.1.10.1. Acessos viários em Salvador

O acesso à ponte, e a partir da ponte, aos sistemas viários em Salvador foram previstos, conforme o projeto de referência, através de quatro viadutos e de dois túneis, como mostram as figuras a seguir.

Figura 35 – Arranjo Geral do Sistema Viário de Acessos em Salvador

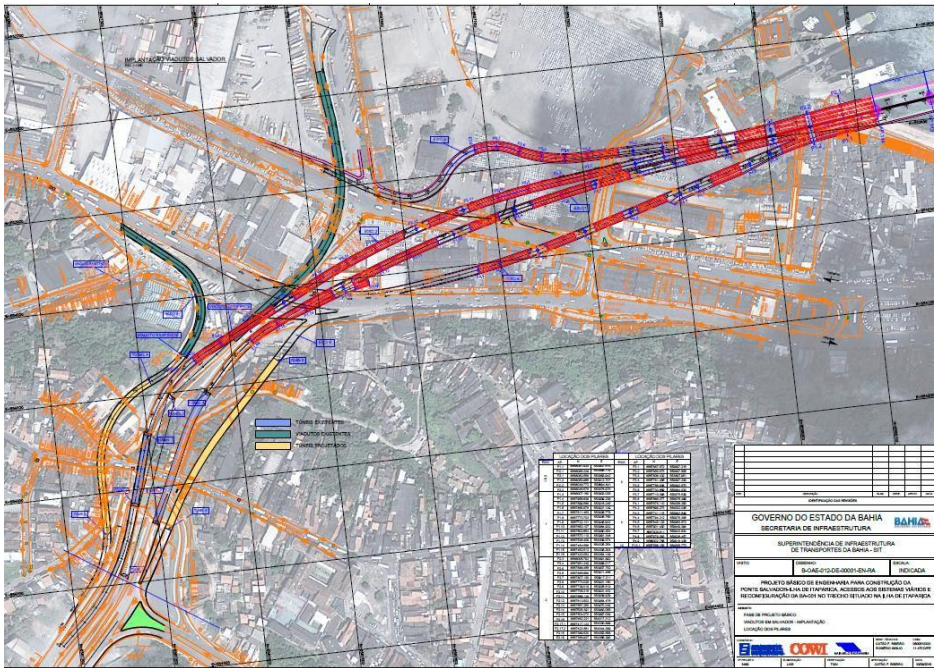


Figura 36 – Características das Obras consideradas do Sistema Viário de Salvador



No lado de Salvador, os acessos foram previstos em quatro eixos, a saber.

- Eixo 1 (laranja na figura acima): saindo da Av. Via Expressa Baía de Todos os Santos, no sentido Oeste (Ferry Boat), através do túnel já existente, e acessando a Ponte Off Shore por viaduto no sentido Ilha de Itaparica;
- Eixo 2 (azul na figura acima): a partir da chegada da Ponte Offshore em Salvador, para quem vem da Ilha de Itaparica, acessando a Av. Via Expressa Baía de Todos os Santos, no sentido Leste, através de viaduto e do túnel já existente;
- Eixo 3 (vermelho na figura acima): a partir da chegada da Ponte Offshore em Salvador, para quem vem da Ilha de Itaparica, acessando a Av. Eng. Oscar Pontes no sentido Sul para o Bairro do Comércio e Porto de Salvador;
- Eixo 4 (verde na figura acima), saindo da Av. Jequitaia, sentido Norte, acessando a PonteOffshore no sentido Ilha de Itaparica através de viaduto;

Em função da utilização dos dois túneis existentes no Morro da Soledade, o projeto incluirá a execução de dois novos túneis, a saber:

- Túnel 4, a partir da alça existente que vem da Av. Jequitaia, sentido Norte, e passa Mercado Popular, fará o contorno ao túnel existente, reconstituindo o acesso à Av. Via Expressa Baía de Todos os Santos, no sentido Leste.
- Túnel 5, a partir da Av. Via Expressa Baía de Todos os Santos, fará o contorno ao túnel existente, reconstituindo o acesso à Av. Jequitaia, no sentido Norte.

3.1.10.2. Adequações Previstas nos Eixos do Sistema Viário em Salvador

O projeto prevê a manutenção de todos os alinhamentos horizontais e verticais do projeto básico de referência disponibilizado pelo Governo do Estado da Bahia.

Porém, em função da redução do número de pistas na ponte Offshore em relação ao projeto básico de referência, os viadutos que formam estes quatro eixos necessitarão ter suas larguras ajustada para a nova largura total da ponte Offshore de 26,40m.

Quanto aos pilares e fundações dos viadutos, prevê-se a manutenção de suas localizações do projeto básico de referência, visando evitar novas interferências que já foram estudadas no passado e minimizar novos impactos em interferências e nas desapropriações. Entretanto, as soluções apresentadas para a superestrutura dos viadutos serão objeto de novo estudo visando à otimização do projeto e construção.

3.1.10.3. Novos túneis - 4 e 5

O projeto também prevê a manutenção dos alinhamentos horizontais e verticais do projeto básico de referência disponibilizado pelo Governo do Estado da Bahia, a despeito de qualquer nova interferência que possa ter surgido com o desenvolvimento da cidade de Salvador. Eventuais novas condições deverão ter seus impactos avaliados e pré-aprovados pelo Consórcio Construtor, juntamente com a Concessionária e o Governo.

No Morro da Soledade, já estão implantados três túneis ligando a Av. Via Expressa Baía de Todos os Santos à parte baixa da Cidade em Água de Meninos e na região do Porto de Salvador. Pela destinação de dois túneis existentes para o acesso à ponte Offshore, o projeto contempla a execução de dois novos túneis neste maciço.

Incorpora-se também ao escopo a implantação das praças de emboque nas extremidades do túnel, contemplando as obras de contenção de cortes e estruturas do portal do túnel.

Conforme pode ser visto nas figuras a seguir, as áreas de emboque dos túneis são extremamente

confinadas pela ocupação urbana e pelos sistemas viários existentes, configurando grande complexidade na consolidação das soluções dos túneis, contenções e emboques.

Aparentemente, a ocupação sobre a área de emboque do túnel 4 do lado da Estrada da Rainha tem características de edificações tombadas, necessitando de cuidados especiais nos procedimentos construtivos do túnel. Cuidado especial também deverá ser dado ao túnel devido à provável escavação em trecho de transição de maciço solo rocha e com pouca cobertura sobre o túnel, podendo ser necessária a ampliação da área a ser desapropriada.

Figura 37 – Vista do local aproximado dos desemboque do túnel 4



Figura 38 – Vistas dos locais aproximados do emboque e desemboque do túnel 5



Os túneis deverão acomodar um gabarito dinâmico de altura de 6,00m, para duas faixas de tráfego de 3.60m, mais duas faixas para linha d'água laterais de 40cm e passarela de pedestres elevada de 1,50m de largura por 2,0m de altura.

Trata-se de túneis com seção transversal de tamanho médio/pequeno, com seções de escavação que variam de 90,44m² para seção mista solo/rocha, até 83,82m² para seção em maciço Classe I.

Em função da proximidade dos túneis com o túnel Dois Leões e com o túnel da Via Expressa, ambos projetados pelo Maffei Engenharia, o subsolo desta área é bem conhecido, sendo possível estimar os perfis do subsolo nos túneis com certa precisão.

Túnel 4

O emboque lado Estrada da Rainha do Túnel 4 terá sua parte inicial executada em vala a céu aberto. Inicialmente, junto à Rua Professor Viegas, a parede de contenção será executada através de cortina atirantada. A parede oposta será executada parte em cortina atirantada, onde a altura de escavação for maior que 5,0m e parte com escavação feita em talude com pregagem.

Na parte inicial serão executadas as lajes de fundo e de teto, para possibilitar a repavimentação e liberação da rua. A escavação do túnel será feita sob a laje, não havendo mais interferência com a superfície.

O emboque do lado Porto será feito com cortinas atirantadas laterais e o espelho frontal do emboque com pregagens. Estão previstas enfilagens injetadas, execução de viga portal e pregagens de frente nos emboques.

Túnel 5

Para o emboque lado Estrada da Rainha do Túnel 5 está prevista a escavação em talude lateral e frontal com agulhamento.

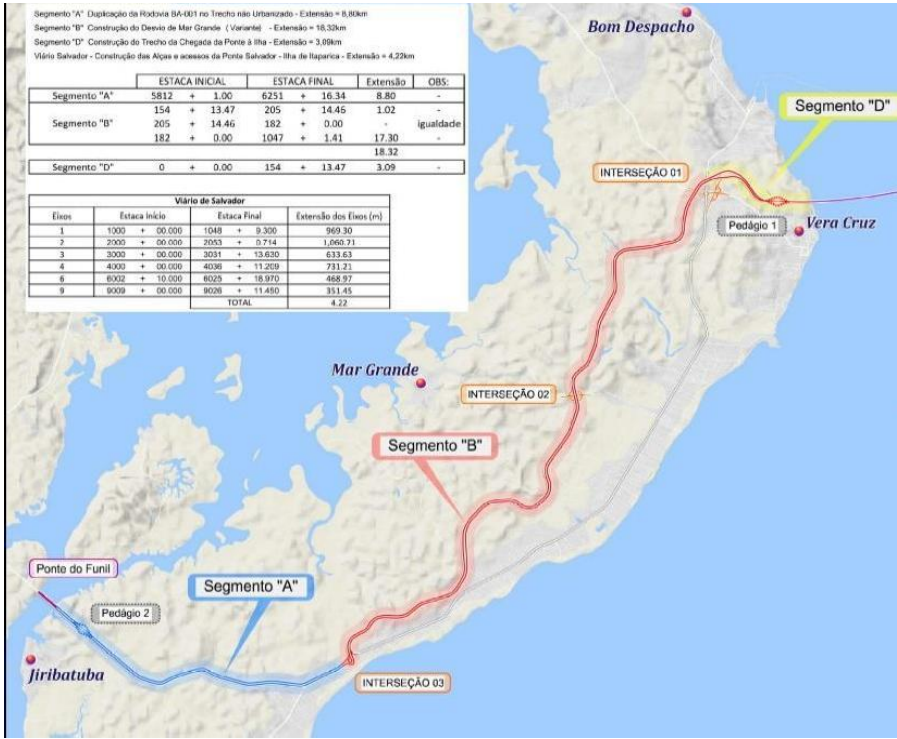
O emboque lado Porto será feito com cortinas atirantadas laterais e o espelho frontal do emboquecom pregagens. Estão previstas enfilagens injetadas, execução de viga portal e pregagens de frente nos emboques.

3.1.10.4. Nova variante rodoviária (desvio de mar grande)

Este trecho compreende desde a chegada da Ponte Offshore   Ilha de Itaparica, no Município de Vera Cruz, até o encontro com a BA001, na região de Cacha Pregro.

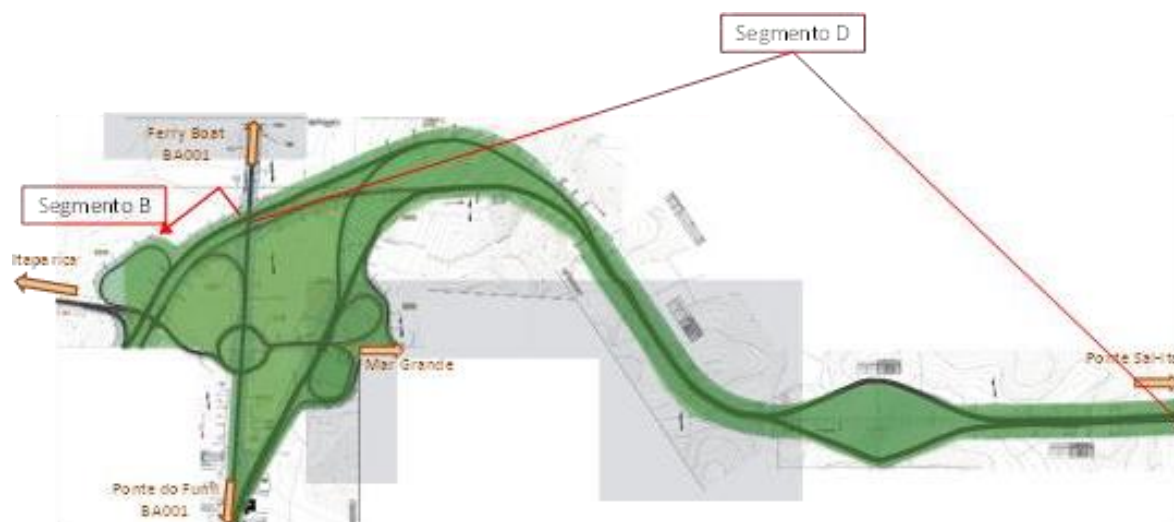
Está representado pelo trecho em vermelho na figura abaixo e compreende o segmento D (chegada da ponte Offshore na Ilha de Itaparica, incluindo a praça de pedágio 1, e o Segmento B (Desvio de Mar Grande).

Figura 39 – Trecho 3 (em vermelho) – Nova variante rodoviária



O Segmento D, como foi dito, inicia-se no encontro com a Ponte Offshore com a Ilha de Itaparica no Município de Vera Cruz, engloba a praça de pedágio 1 e vai até a rodovia BA001, na altura da rot  ria para Mar Grande e Itaparica, como mostra a figura abaixo.

Figura 40 – Trecho 3 - Segmento D



No Trecho 3, Segmentos D, estão incluídas as seguintes OAEs.

Interseção 1

- Viaduto 011: Obra esconsa em vigas pré-moldadas composta por 3 vãos com aproximadamente 56,5m de extensão total e 12m de largura;
- Viaduto 021: Obra esconsa em vigas pré-moldadas composta por 3 vãos com aproximadamente 56,5m de extensão total e 12m de largura;
- Viaduto 022: Obra esconsa em vigas pré-moldadas composta por 3 vãos com aproximadamente 56,5m de extensão total e 12m de largura (repetição da superestrutura 021);
- Viaduto 031: Obra em vigas pré-moldadas composta por 3 vãos com aproximadamente 56,4m de extensão total e 12m de largura;
- Viaduto 032: Obra em vigas pré-moldadas composta por 3 vãos com aproximadamente 56,4m de extensão total e 12m de largura (repetição da superestrutura da 031);
- Viaduto 061: Obra esconsa em vigas pré-moldadas composta por 3 vãos com aproximadamente 61,4m de extensão total e 12m de largura;
- Viaduto 062: Obra esconsa em vigas pré-moldadas composta por 3 vãos com aproximadamente 61,5m de extensão total e 12m de largura (repetição da superestrutura 061).

Figura 41 – Segmento D – Esquema Típico dos Viadutos

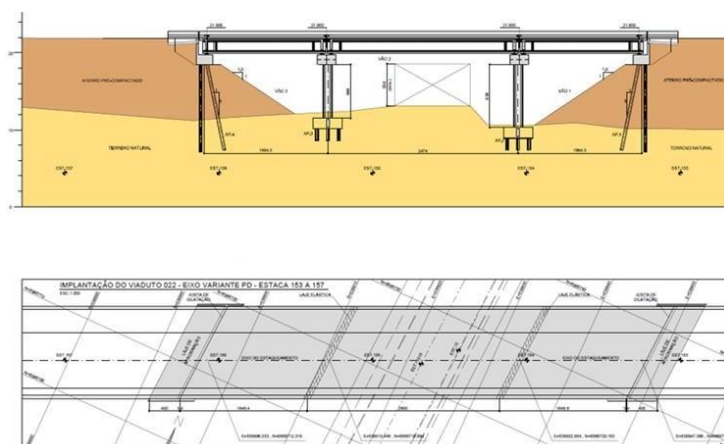


Figura 42 – Seção Típica do Segmento D – Pistas separadas

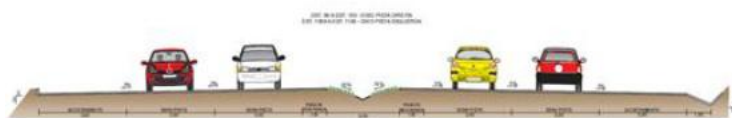


Figura 43 – Trecho 3 - Segmento B – Parte 1

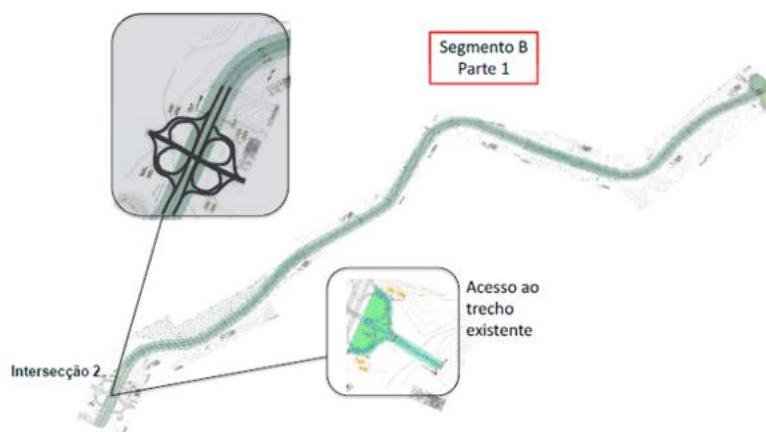


Figura 44 – Estudo da Intersecção 2 - Segmento B

Intersecção 2



Figura 45 – Trecho 3 - Segmento B – Parte 2

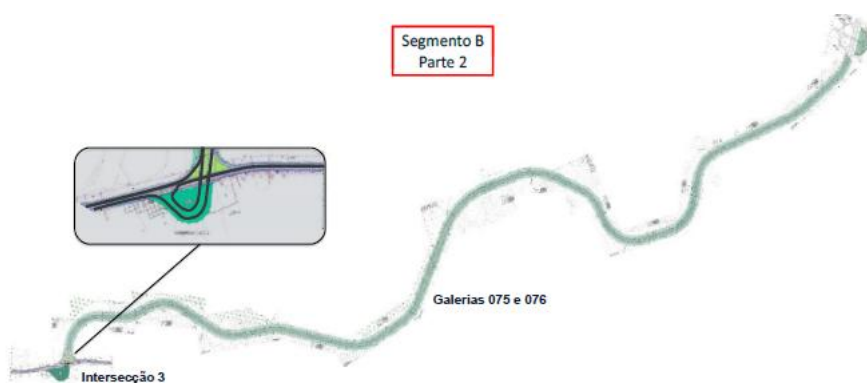


Figura 46 – Estudo da Intersecção 3 - Segmento B



No Trecho 3, Segmentos B, estão incluídas as seguintes OAEs.

Interseção 2

- Viaduto 043: Obra esconsa em vigas pré-moldadas composta por 4 vãos com aproximadamente 91,2m de extensão total e 21,2m de largura.

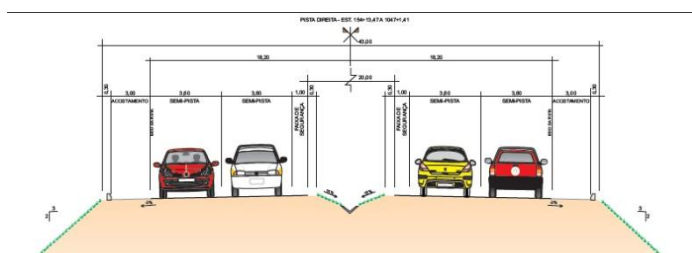
Interseção 3

- Viaduto 051: Obra esconsa em vigas pré-moldadas composta por 4 vãos com aproximadamente 81,5m de extensão total e 12m de largura;
- Viaduto 052: Obra esconsa em vigas pré-moldadas composta por 4 vãos com aproximadamente 81,5m de extensão total e 12m de largura (repetição da superestrutura 051).

Galerias:

- Galeria 075: Obra de pontilhão em laje sobre encontros de terra armada com 1 vão de 9,7m e 12m de largura.
- Galeria 076: Obra de pontilhão em laje sobre encontros de terra armada com 1 vão de 9,7m e 12m de largura (igual à Galeria 075).

Figura 47 – Seção Típica do Segmento B – Pistas separadas



Durante a fase de estudos foi identificado que a planilha de quantidades do projeto de referência para os segmentos B e D não apresentavam as quantidades de terraplenagem para o canteiro central. Considerando que a largura do canteiro central não foi uma condição obrigatória prevista no Anexo XII do contrato, será avaliada a redução da largura de 20m de canteiro central, atendendo aos requerimentos mínimos previstos nas normas de referências de forma a compensar essa falta de quantidade de material.

3.1.10.5. Recuperação e ampliação de trecho da BA-001

Este trecho, em azul na figura abaixo, compreende a recuperação e duplicação de trecho da BA-001, desde o encontro da Nova Variante Rodoviária (Desvio de Mar Grande) com a BA-001 até a cabeceira da Ponte do Funil. Ressaltamos que a assunção das infraestruturas existentes, como o trecho da BA-001, será realizada apenas quando da conclusão de todas as obras.

Neste contexto, é importante ressaltar a necessidade de ampliação da capacidade da Ponte do Funil, colaborando para o melhor funcionamento do sistema viário.

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

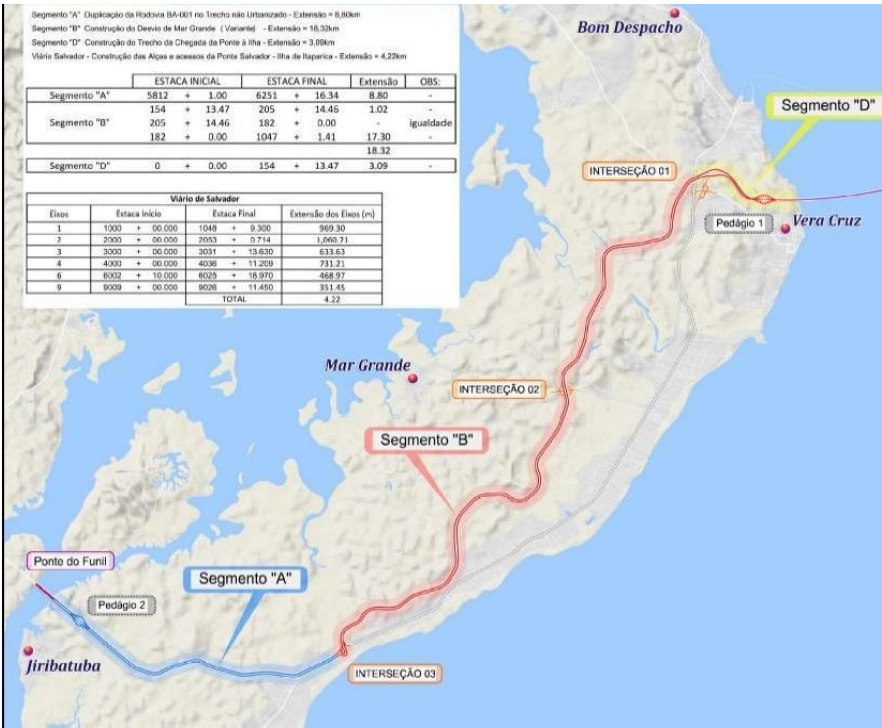
DS
YPP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDL

Figura 48 – Trecho 4 (em azul) – Recuperação e Ampliação da BA-001



O Trecho 4, formado pelo Segmento A, inicia na Intersecção 3 e se estende até a Ponte do Funil, incluindo a praça de pedágio 2 e a Intersecção 4 com a saída para Cacha Pregó, como é mostrada a seguir.

Figura 49 – Trecho 4 (em azul) – Recuperação e Ampliação da BA-001

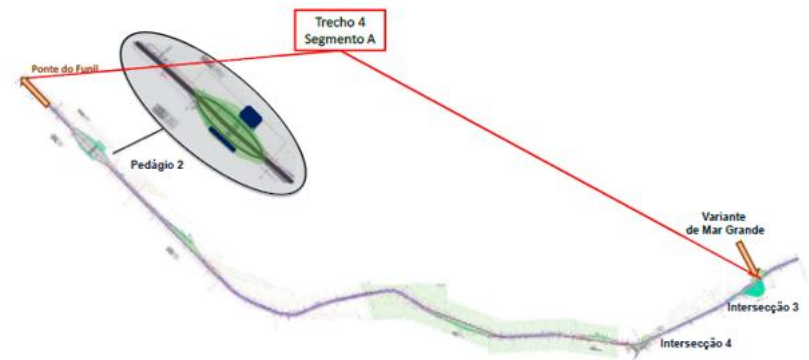
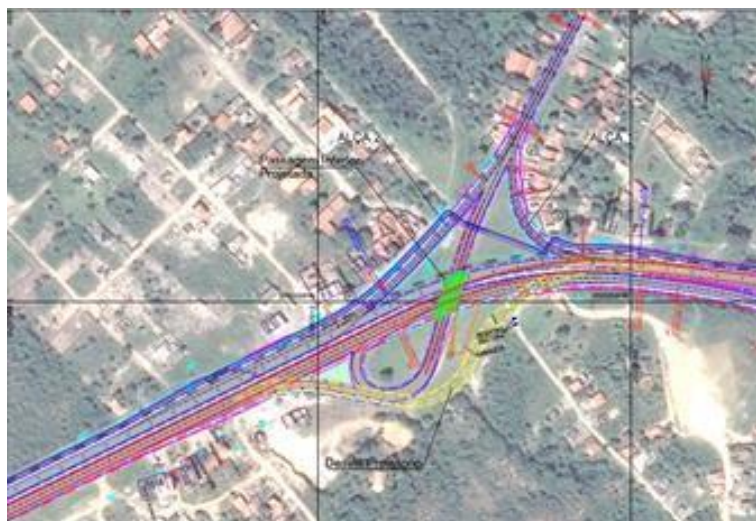


Figura 50 – Estudo da Intersecção 4 - Segmento A



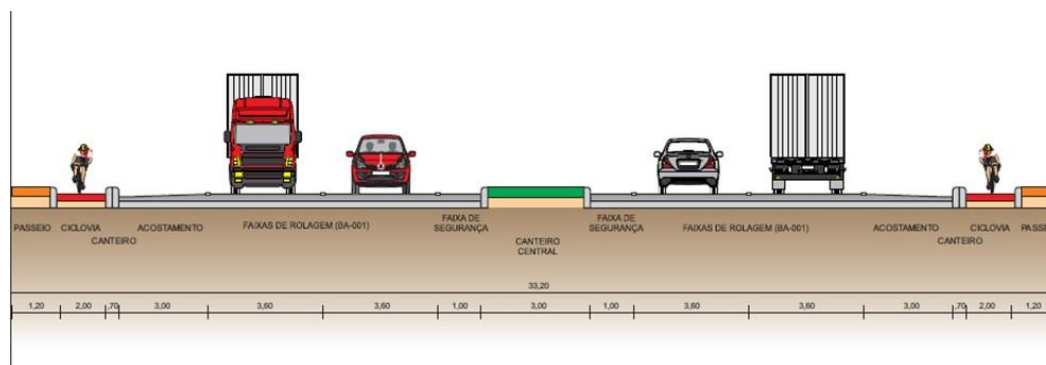
Neste contexto, dada a exclusão do Segmento C do projeto, rotatórias e variantes precisarão ser projetadas para viabilizar acesso aos municípios.

No Trecho 4, Segmentos A, com a única OAE projetada sendo a da Intersecção 4.

Intersecção 4

- Viaduto 081: Passagem inferior esconsa de aproximadamente 18,3m de extensão e 28,2m de largura.

Figura 51 – Seção Típica do Segmento A - Recuperação e Ampliação da BA-001



Praças de Pedágio 1 e 2

Ressalta-se que todas as obras associadas à operação da PPP ficarão à cargo da Concessionária, tais como: Cabines, Balanças, Centros Operacionais, Edificações de Apoio, etc., incluindo seus acessos à estrada e praças de pedágio, e deverão ter como base os projetos das obras deste item 3, tais como projetos geométrico, terraplenagem, drenagem e pavimentação.

3.1.11. Sinalização

3.1.11.1. Sinalização Vertical

A sinalização vertical de regulamentação tem por finalidade transmitir aos usuários as condições, proibições, obrigações ou restrições no uso das vias urbanas e rurais. Assim, o desrespeito aos sinais de regulamentação constitui infrações, previstas no capítulo XV do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Os materiais mais adequados para serem utilizados como substratos para a confecção das placas de sinalização são o aço e plástico reforçado. Os materiais mais utilizados para confecção dos sinais são as tintas e películas. As tintas utilizadas são: esmalte sintético, fosco ou semifosco ou pintura eletrostática. As películas utilizadas são: plásticas (não retro refletivas) ou retro refletivas dos seguintes tipos: de esferas inclusas, de esferas encapsuladas ou de lentes prismáticas, a serem definidas de acordo com as necessidades de projeto. Em função do comprometimento com a segurança da via, não será utilizada tinta brilhante ou películas retro refletivas do tipo “esferas expostas”. O verso da placa será na cor preta, fosca ou semifosca.

Os suportes serão dimensionados e fixados de modo a suportar as cargas próprias das placas e os esforços sob a ação do vento, garantindo a correta posição do sinal. Os suportes serão fixados de modo a manter rigidamente as placas em sua posição permanente e apropriada, evitando que sejam giradas ou deslocadas. Para fixação da placa ao suporte devem ser usados elementos fixadores adequados de forma a impedir a soltura ou deslocamento da placa. Os materiais mais utilizados para confecção dos suportes serão aço e madeira imunizada.

Figura 52 – Implantação de sinalização vertical



3.1.11.2. Sinalização Horizontal

A sinalização horizontal é um subsistema da sinalização viária composta de marcas, símbolos e legendas, apostos sobre o pavimento da pista de rolamento, com a finalidade de fornecer informações que permitam aos usuários das vias adotarem comportamentos adequados, de modo a aumentar a segurança e fluidez do trânsito, ordenar o fluxo de tráfego, canalizar e orientar os usuários da via.

Diversos materiais podem ser empregados na execução da sinalização horizontal. A escolha do material mais apropriado para cada situação deve considerar os seguintes fatores: natureza do projeto (provisório ou permanente), volume e classificação do tráfego (VDM), qualidade e vida útil do pavimento, frequência de manutenção, dentre outros. Na sinalização horizontal, podem ser utilizadas tintas, massas plásticas de dois componentes, massas termoplásticas, plásticos aplicáveis a frio, películas pré-fabricadas, dentre outros. Para proporcionar melhor visibilidade noturna, a sinalização horizontal deve

ser sempre retro refletiva.

Para a aplicação de sinalização em superfície com revestimento asfáltico ou de concreto novos, será respeitado o período de cura do revestimento. Caso não seja possível, a sinalização será executada com material temporário, tal como tinta de durabilidade reduzida. A superfície a ser sinalizada estará seca, livre de sujeira, óleos, graxas ou qualquer outro material que possa prejudicar a aderência da sinalização ao pavimento. Na reaplicação da sinalização haverá total superposição entre a antiga e a nova marca/inscrição viária. Caso não seja possível, a marca/inscrição antiga será definitivamente removida.

Figura 53 – Detalhe de sinalização horizontal (faixas, setas e zebraados)



3.1.12. Projeto

A programação do Projeto está intimamente relacionada com o planejamento da Construção. Conforme os documentos do Edital, os trabalhos de Projeto no presente Estudo estão divididos em: Anteprojeto, Projeto Básico e Projeto Executivo e cada uma dessas etapas deverá rigorosamente ser desenvolvida em consonância com o Planejamento Geral.

Para viabilizar o início das obras dentro do tempo e prazos estabelecidos neste PLANO DE NEGÓCIOS, foi considerado que as aprovações do projeto básico devem ocorrer para cada trecho de forma independente. Os projetos Offshore, Onshore Salvador e Onshore Itaparica (em cada um dos segmentos) poderão ser aprovados e liberados para início do desenvolvimento do projeto executivo de forma independente entre si, ou seja, o projeto básico de um trecho pode ser aprovado ainda que o projeto básico de um ou mais trechos esteja pendente de aprovação. Todos os trabalhos serão desenvolvidos através de processos informatizados, utilizando softwares específicos. Todos os documentos serão codificados e identificados de acordo com especificações próprias. Os desenhos serão apresentados em formato A1 e os relatórios em formato A4, sempre de acordo com as normas vigentes. Todas as emissões parciais do projeto para análise de aprovação serão feitas em mídia digital.

A emissão de documentos será acompanhada de um manual para o envio de documentos técnicos contendo o código do documento, a identificação da revisão, a descrição do documento e a data de emissão. Uma vez que todas as disciplinas do projeto tenham sido aprovadas e concluídas, todos os documentos técnicos, desenhos e relatórios serão emitidos em 2 (duas) vias impressas cada um.

Além dos projetos mencionados, ao final dos trabalhos de execução da obra, serão entregues os documentos “como construído” ou “as built”. A documentação contemplará exatamente, através de plantas e relatórios, todos os serviços executados e especificações detalhadas dos suprimentos utilizados (materiais, códigos de fabricante, cores, etc.).

O Projeto Executivo foi inicialmente dividido em 3 fases, de acordo com o planejamento de execução, que prevê 72 meses de prazo e está dividido em várias sub-etapas de construção, que necessitam de aprovação separadamente.

3.1.13. Reinvestimentos

3.1.13.1. Obra Civil

Os reinvestimentos que foram considerados em relação ao trecho Offshore da Ponte Salvador –Ilha de Itaparica foram os seguintes:

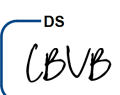
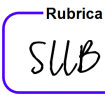
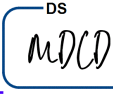
- Sinalização Horizontal: Reinvestimentos a cada dois anos durante o período de operação.
- Sinalização Vertical: A partir do 11º ano de concessão o reinvestimento irá acontecer com um intervalo de 5 anos até o fim da concessão., exceção feita ao último período que será de 6 anos
- Sinalização Marítima: Irá ocorrer o primeiro reinvestimento a partir do 15º ano e durante a concessão em um intervalo de 10 em 10 anos.
- Pavimento: A partir do 11º ano até o fim da concessão todos os anos irão ter reinvestimentos no pavimento da ponte estaiada.
- Sistema de Drenagem: Irá ocorrer o primeiro reinvestimento a partir do 15º ano e durante a concessão em um período de 10 em 10 anos.
- Obras Complementares: O primeiro reinvestimento irá ocorrer a partir do 15º ano e durante a concessão em um período de 10 em 10 anos.
- Para o trecho Onshore dos acessos do lado de Salvador foram considerados:
- Juntas de Dilatação: O primeiro reinvestimento irá ocorrer a partir do 15º ano e durante a concessão em um período de 10 em 10 anos.
- Aparelhos de Apoio: Previsão de ocorrer apenas um reinvestimento no 20º ano de concessão.
- Sinalização Horizontal: Reinvestimentos a cada dois anos durante o período de operação.
- Sinalização Vertical: A partir do 11º ano de concessão, o reinvestimento irá acontecer com intervalo de 5 anos., exceção feita ao último período que será de 6 anos
- Pavimento: A partir do 11º ano até o fim da concessão todos os anos irão ter reinvestimentos em pavimento dos acessos do lado de Salvador.
- Sistema de Drenagem: Irá ocorrer o primeiro reinvestimento a partir do 15º ano e durante a concessão em um período de 10 em 10 anos.
- Obras Complementares: O primeiro reinvestimento irá ocorrer a partir do 15º ano e durante a concessão em um período de 10 em 10 anos.

Para o trecho Onshore dos acessos em Itaparica até a Ponte do Funil:

- Juntas de Dilatação: O primeiro reinvestimento irá ocorrer a partir do 15º ano e durante a concessão em um período de 10 em 10 anos.
- Aparelhos de Apoio: Previsão de ocorrer um reinvestimento no 20º ano de concessão.
- Sinalização Horizontal: Reinvestimentos a cada dois anos durante o período de operação.
- Sinalização Vertical: A partir do 11º ano de concessão o reinvestimento irá acontecer com intervalo de 5 anos
- Pavimento: A partir do 7º ano até o fim da concessão todos os anos irão ter reinvestimentos em pavimento dos acessos do lado de Salvador.
- Sistema de Drenagem: Irá ocorrer o primeiro reinvestimento a partir do 15º ano e durante a concessão em um período de 10 em 10 anos.
- Obras Complementares: O primeiro reinvestimento irá ocorrer a partir do 15º ano e durante a concessão em um período de 10 em 10 anos.

3.1.13.2. Outros

Os reinvestimentos para Veículos, Equipamentos e Sistemas do Sistema Viário Oeste são mostrados a seguir:

							
---	---	---	---	---	--	---	---

- Sistema de Pedágio e Controle da Arrecadação: Os reinvestimentos para essa categoria não seguem uma ordem específica, assim, os anos que estão previstos foram: 7º ano, 8º e 9º anos, 18º e 19º anos, 27º ano, 31º e 32º anos e no último ano de concessão (35º ano).
- Reposição e Atualização dos Veículos, Equipamento e Sistemas: Do 7º ano ao 11º ano, do 13º ao 17º ano, 19º ao 26º ano, do 28º ao 30º ano, do 33º ao 35º ano estão previstos os reinvestimentos dessa categoria.

3.1.14. Despesas Operacionais (OPEX)

3.1.14.1. Administração

O órgão máximo será o Conselho de Administração, constituindo-se no órgão representativo dos interesses dos sócios e na forma de articulação entre a Concessionária e os Acionistas.

3.1.14.2. CCO

O CCO será montado em edificação implantada pela Concessionária, com todos os demais elementos necessários à sua operacionalização, incluindo tapetes de entrada e saída, iluminação e equipado para propiciar condições adequadas às equipes que executarão as tarefas de apoio logístico à gestão da operação da rodovia e do seu patrimônio.

O CCO contará com o Sistema de Gerenciamento Operacional - SGO, capaz de receber dados, processá-los, transformá-los em informações e distribuí-los a outros sistemas incrementando ações, decisões, relatórios, entre outros.

Contará também com o Sistema de Informações Georreferenciadas - SIG, utilizando-se tecnologia de geoprocessamento.

As instalações do CCO disporão de espaço para abrigar pessoal e equipamentos capazes de processar e armazenar todos os dados recebidos do sistema rodoviário e transformá-los em informações inteligíveis via display, monitores de vídeo, consoles de radiocomunicação, telefonia, telecomunicações e painel eletrônico de situação.

Os serviços relativos à implantação e à instalação do CCO, inclusive edificação, estarão concluídos até o 72º mês de concessão.

Considerou o seguinte para o CCO:

- Implantação e instalação do CCO
- Equipamentos
- SGO – Sistema de Gerenciamento Operacional
- Sistema de supervisão, controle e comunicação
- Sistema 0800
- Sistema CFTV
- SIG – Sistema de Informações Georreferenciadas
- Equipe

3.1.14.3. Sistema de Arrecadação de Pedágio

O sistema de arrecadação do pedágio contemplará a modalidade com parada de veículo - cobrança manual, que utilizará o recurso de cabine manual reversível e sem parada de veículo, com cobrança automática.

O dimensionamento preliminar da quantidade de cabines de arrecadação e equipamentos de cobrança,

DS CBVB DS DJ DS FRM Initial U DS YPP Rubrica PDOL Rubrica SUB DS MDL

inclusive automática, foi elaborado de modo a proporcionar um nível de serviço satisfatório e adequado ao longo de todo o período de concessão, conforme especificações do PER.

Durante a concessão, a Concessionária procederá à adequação do número de cabines ao crescimento do tráfego, tendo por base a monitoração da operação das praças de pedágio.

A Concessionária adequará a operação das cabines às variações de fluxo que ocorrem nas horas-pico e dias de maior demanda.

A arrecadação será realizada de acordo com o critério de cobrança por eixos, conforme a tabela básica proposta no PER.

As filas máximas nas praças de pedágio não deverão ultrapassar 200 m de extensão e qualquer usuário não deverá permanecer na fila por mais de 15 minutos. Nos horários de pico, essas filas ficam limitadas a 400 metros.

Os tempos de cobrança de tarifa e de espera na fila obedecerão aos parâmetros de desempenho definidos no PER.

Toda a operação das praças será permanentemente acompanhada por câmeras de vídeo. Serão instaladas câmeras de vídeo, com recursos de gravação em todas as pistas e cabines. Serão instaladas também câmeras que permitem a visualização da sinalização horizontal das filas máximas de 250 a 400 m, conforme especificações do PER.

3.1.14.4. Verba para Segurança no Trânsito

A segurança no trânsito irá contar com um Supervisor de Tráfego e cinco Auxiliares de Pista, que seguirá ao longo dos 35 anos de concessão.

3.1.14.5. Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial

A Concessionária implantará uma estrutura de vigilância patrimonial que fiscalizará as estruturas físicas e as áreas da faixa de domínio da rodovia, conforme especificações do PER.

Os serviços serão executados por equipes fixas e de ronda, em todas as edificações, instalações e faixa de domínio da rodovia.

3.1.14.6. Fiscalização

3.1.15.6.1. Sistema de Detecção e Sensoriamento de Pista

São equipamentos que cobrem as faixas de rolamento, com o objetivo de realizar a análise de tráfego e que fornece as seguintes informações:

- Contagem Volumétrica e Classificação veicular;
- Velocidade dos veículos;
- Intervalo de tempo entre veículos;
- Comprimento dos veículos;
- Densidade de tráfego por intervalo de tempo;

Os equipamentos serão instalados ao longo do Sistema Rodoviário, em postos estratégicos, de forma a permitir a caracterização adequada da composição e do comportamento do tráfego.

3.1.15.6.2. Sistema de Inspeção de Tráfego

DS CBVB DS DJ DS FRM Initial U DS YPP Rubrica PDOL Rubrica SUB DS MDL

Será composta por uma frota de veículos e equipes que operarão em regime de turnos durante 24 horas, todos os dias da semana.

A função básica das equipes de inspeção será a detecção de quaisquer tipos de ocorrências, registro de problemas e acionamento em situações de emergência para orientação do tráfego.

Prestarão também apoio às equipes de atendimento médico e socorro mecânico.

Os veículos deverão percorrer o trecho concedido com velocidade média de cerca de 75% da velocidade máxima do Sistema Rodoviário. Na hipótese de atendimento de uma ocorrência, com a necessidade de paralisação de uma das viaturas, essa velocidade será ultrapassada pelas demais, que deverão se adequar à situação, com a inclusão, se necessário, de um novo veículo de inspeção ao sistema, de forma a manter a frequência de inspeção estabelecida. Os veículos estarão dispostos com GPS, permanentemente controlados pelo CCO, sinalizador automotivo, dispositivos luminosos de advertência, aparelho de iluminação emergencial, radiocomunicador, dispositivos de sinalização, vassoura, rodo de madeira, cabo de aço com engate, lanterna manual e caixa de ferramentas básicas.

3.1.15.6.3. Sistema de Circuito Fechado de Televisão – CFTV

O sistema CFTV será instalado para monitorar os principais locais da rodovia. Serão monitorados: praças de pedágio, posto de pesagem fixo, principais acessos, trevos, interseções, retornos, travessias de trecho urbano, posto da polícia militar e de fiscalização.

Serão instaladas 1 câmera a cada 2 km do Sistema Rodoviário.

As câmeras serão de alta definição, inclusive à noite, móveis, com comandos de visualização de 360° na horizontal e 90° na vertical, zoom mínimo de 25 vezes, sendo ligadas ao Sistema Operacional Rodoviário, transmitindo sinais de vídeo para o CCO.

3.1.15.6.4. Sistema de Detecção de Altura

Serão instalados detectores de altura em todas as entradas nos dois sentidos das 2 (duas) praças de pedágio. A função será o controle da altura máxima permitida para os veículos na rodovia.

3.1.15.6.5. Sistema de Controle de Velocidade

Serão instaladas barreiras eletrônicas, que são unidades de monitoração de velocidade fixas e ostensivas para o controle da velocidade dos veículos.

Serão de responsabilidade da Concessionária a disponibilização, instalação, manutenção e permanente reposição de partes ou de todo o equipamento.

Serão instalados equipamentos fixos de medição de velocidade de acordo com a portaria de aprovação de modelo emitida pelo INMETRO, e que possui estrutura rígida fixa, tendo como referência também a Portaria no 115/98 do INMETRO.

3.1.15.6.6. Sistema de Pesagem

A Concessionária implantará um posto de pesagem fixa. Para tanto utilizará 01 (uma) balança fixa, com respectiva equipe.

A balança será aferida pelo INMETRO com periodicidade máxima de um ano entre cada aferição. O posto de pesagem fixo operará permanentemente, durante 24 horas, todos os dias da semana e obedecerá a todas as determinações do PER

3.1.14.7. Monitoração de Tráfego

O controle de tráfego será estruturado no CCO, tendo como finalidade detectar e solucionar os problemas operacionais. Os sistemas de monitoração e gerenciamento operacional receberão, continuamente, informações sobre as condições de tráfego da rodovia, através dos seguintes sistemas:

- Sistema de detecção e sensoriamento de pista;
- Sistema de painéis de mensagens variáveis – fixos e móveis;
- Sistema de inspeção de tráfego;
- Sistema de circuito fechado de televisão – CFTV;
- Sistema de detecção de altura;
- Sistema de controle de velocidade;
- Sistema de monitoração meteorológica.
- A partir das informações coletadas por esses sistemas, o CCO adotará as providências necessárias para manter o padrão dos serviços, acionando os serviços pertinentes, tais como:
 - Atendimento médico de emergência;
 - Socorro mecânico;
 - Combate a incêndios;
 - Remoção de animais;
 - Fiscalização de trânsito;
 - Sinalização de emergência;
 - Limpeza de pista;
 - Programação de painéis de mensagens variáveis fixos e móveis;
 - Abertura ou fechamento de cabines de pedágio;
 - Unidade de pesagem fixa;
 - Vigilância patrimonial;
 - Estudos multidisciplinares de acidentes e tratamento estatístico de “pontos críticos”.

As informações captadas pelos Sistemas de Controle de Tráfego serão acessadas em tempo real pelo CCO. Todas as informações coletadas e as ações adotadas em resposta serão registradas, de forma inviolável, e integrarão o banco de dados dos sistemas de monitoração dos processos gerenciais e de gerenciamento operacional. Servirão como geradores de dados para os trabalhos estratégicos de planejamento e controle operacional, podendo ser acessados a qualquer instante, pelo Poder Concedente.

3.1.14.8. Conservação

Com relação ao Pavimento, o escopo da Conservação compreenderá os seguintes serviços:

- Conservação do pavimento de pistas,
- Conservação dos acostamentos,
- Conservação das faixas de segurança,
- Conservação dos acessos, trevos, entroncamentos e retornos.
- Ações de limpeza e reparos na superfície do pavimento betuminoso. No caso dos pavimentos flexíveis, serão reparadas trincas de classe 3, panelas e afundamentos plásticos em pontos localizados.
- Remoção total ou parcial do pavimento, seguida de reconstrução, em áreas localizadas.
- Fresagem de parte da camada betuminosa e recomposição, em áreas localizadas.
- Reparos, em áreas localizadas. Selagem de trincas ou rejuvenescimento da camada betuminosa.
- Varredura constante das pistas; e
- Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da AGERBA.

Com relação aos elementos de proteção e segurança, serão observados os aspectos específicos de fixação, corrosão e balizamento retro refletivo dos equipamentos de proteção e segurança.

Com relação à sinalização, será feita a conservação da sinalização horizontal, vertical e aérea (incluindo tachas e tachões retro refletivos, balizadores e delineadores), e dos variados dispositivos de segurança, tais como defensas metálicas, barreiras de concreto, dispositivos antiofuscantes e atenuadores de impacto e todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da AGERBA. Será realizada a conservação da sinalização marítima e dos elementos de proteção dos pilares.

Com relação às obras de arte especiais, será realizada a preservação da qualidade e características das Obras-de-arte Especiais do Sistema Rodoviário, incluindo pontes, viadutos, passagens inferiores, passarelas e passagens superiores. Serão abrangidos os seguintes serviços principais:

- Limpeza geral das superfícies,
- Roçada e capina dos encontros,
- Pintura de barreiras,
- Limpeza e desobstrução dos dispositivos de drenagem,
- Limpeza e remoção de vegetação nas juntas de dilatação e junto aos aparelhos de apoio,
- Remoção de vestígios de óleo ou graxa no pavimento,
- Substituição eventual de juntas de dilatação e aparelhos de apoio danificados,
- Pequenos reparos em barreiras e no sistema de drenagem,
- Pequenas recomposições em taludes de encontro,
- Pequenas recomposições no pavimento, e pequenos reparos em passarelas.
- Com relação ao Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes, a conservação do sistema de drenagem e das OACs do Sistema Rodoviário abrangerá os seguintes serviços principais:
 - Limpeza e enchimento de juntas;
 - Selagem de trincas;
 - Limpeza de sarjetas e meios-fios;
 - Limpeza manual de valetas;
 - Limpeza de bueiros;
 - Recomposição de obras de drenagem superficial; e
 - Recomposição de bueiros.

Com relação aos Terraplenos e Estruturas de Contenção, serão realizadas visitas de campo e levantados dados remotos sistematicamente de modo a identificar o risco associado a cada terrapleno e estrutura de contenção do Sistema Rodoviário. Será executada a limpeza de seus dispositivos de drenagem, remoção de vegetação e outros detritos.

Com relação ao Canteiro Central e Faixa de Domínio, serão registradas as inspeções rotineiras a serem realizadas pela Concessionária para identificar tentativas de ocupação irregular da faixa de domínio, construções em áreas não edificantes e de acessos não autorizados. A conservação abrangerá os seguintes serviços principais:

- Poda, roçada e capina em toda a extensão e em, no mínimo 4 m da largura da faixa de domínio do Sistema Rodoviário e em toda extensão e largura do canteiro central;
- Recomposição de cobertura vegetal;
- Despraguejamento manual de gramados;
- Conservação das faixas de proteção das cercas (aceiros);
- Corte e remoção de árvores;
- Conservação de árvores e arbustos;
- Limpeza e remoção de lixo, entulho e materiais orgânicos;
- Conservação das cercas delimitadoras da faixa de domínio;
- Preservação da faixa de domínio com relação a novas ocupações irregulares.

DS
CBVBDS
DJDS
FRMInitial
UDS
YPPRubrica
PDOLRubrica
SUBDS
MDL

3.1.14.9. Seguros e Garantias

Para cálculo dos Seguros e Garantias Contratuais, considerou-se os seguintes custos:

- Garantia de Execução do Contrato – Conforme valores indicados no PRIMEIRO TERMO ADITIVO, ao custo anual de 0,5%, a partir do ano 1
- Riscos Operacionais da Concessionárias de Rodovias – custo anual de 0,03% sobre o valor das Despesas Operacionais, a partir do ano 1 da operação plena
- Responsabilidade Civil da Concessionárias de Rodovias – custo médio anual de 0,22% sobre o valor dos Investimentos, a partir do ano 1 da operação plena
- Riscos de Engenharia – custo médio anual de 0,28% sobre o valor dos Investimentos, a partir do ano 1 da operação plena
- Responsabilidade Civil – Obras – custo anual de 0,08% sobre o valor dos Investimentos, a partir do ano 1 da operação plena
- Propriedade e Danos Materiais – custo anual de 0,05% sobre o valor dos Investimentos, a partir do ano 1 da operação plena.

3.1.14.10. Outros

Ressarcimento à DESENBAHIA:

Considerou-se, conforme exigido no Edital da Concorrência nº009/2019, o pagamento de R\$34.711.341,60 (trinta e quatro milhões, setecentos e onze mil, trezentos e quarenta e um reais e sessenta centavos), data-base janeiro de 2019, relativos aos custos incorridos na preparação dos estudos realizados para o Edital, o Contrato, respectivos Anexos, bem como estudos, relatórios e avaliações relativas ao projeto de Concessão, a serem pagos no prazo de até 15 (quinze) dias úteis, a contar da data de assinatura do PRIMEIRO TERMO ADITIVO, corrigido pela variação do IPCA/IBGE na forma da subcláusula 19.3.1 do CONTRATO DE CONCESSÃO, conforme cláusula 28.8.2 do Contrato de Concessão, com a redação dada pelo PRIMEIRO TERMO ADITIVO. Não obstante, também foi considerado o pagamento do montante de R\$ 1.097.600,00 (um milhão, noventa e sete mil e seiscentos reais), à Bahiainveste, como condição precedente para assinatura do contrato, conforme cláusula 20.4. do Edital da Concorrência nº009/2019, pagamento este realizado desde 10 de novembro de 2020.

Ressarcimento à B3 – BOVESPA:

Considerou-se, conforme exigido no Edital da Concorrência nº 009/2019, o pagamento de R\$ 799.569,19 (setecentose noventa e nove mil, quinhentos e sessenta e nove reais e dezenove centavos), relativos aos custos incorridos na assessoria técnica e apoio operacional relativos aos procedimentos necessários à realização do Leilão na BOVESPA, pagamento este também já realizado.

4. PREMISSAS E CRITÉRIOS ADOTADOS

4.1. Parâmetros gerais do projeto

Destacam-se dentre os parâmetros gerais básicos do projeto de PPP:

- A modalidade de contratação por concessão patrocinada;
- O prazo de vigência do Contrato de 35 anos; e
- A existência do Aporte Público de Recursos, conforme a Lei 12.766/2012, que alterou a Lei 11.079/2004.

Os valores apresentados neste documento estão em termos reais na data-base de janeiro de 2019.

DS CBVB DS DJ DS FRM Initial U DS YPP Rubrica PDOL Rubrica SUB DS MDL

4.2. Receitas

Nos termos do CONTRATO DE CONCESSÃO e seus Anexos, incluindo as alterações realizadas por meio do PRIMEIRO TERMO ADITIVO, as receitas da Concessionária advirão das seguintes fontes da Concessão:

- Contraprestação Mensal Efetiva - valor efetivo que será pago mensalmente à Concessionária, equivalente ao resultado da multiplicação da Contraprestação Mensal Máxima pelos Índices De Desempenho, na forma do Contrato. O **Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão**, estabelece que o montante total da Contraprestação Mensal Máxima será o valor correspondente a 1/12 (um doze avos) do valor da Contraprestação Anual Máxima, que, por sua vez, corresponde a (i) R\$271.578.097,53 (duzentos e setenta e um milhões, quinhentos e setenta e oito mil, noventa e sete reais e cinquenta e três centavos), *do 1º ano ao 10º da Operação Plena*, e (ii) R\$124.442.794,02 (cento e vinte e quatro milhões, quatrocentos e quarenta e dois mil, setecentos e noventa e quatro reais e dois centavos), *do 11º ao 29º ano da Operação Plena*.
- Receita Tarifária, proveniente de tarifas pagas pelo usuário nas duas praças de pedágio do projeto, P01 e P02.
- Receita Extraordinária composta pela exploração comercial de serviços aprovados pelo Poder Concedente.

4.2.1. Contraprestação Mensal Efetiva

A partir do início da Operação Plena, a Concessionária fará jus ao recebimento de Contraprestações Públicas que irão remunerar os Serviços e Obras do Contrato. As Contraprestações Públicas ainda estarão 40% sujeitas a aplicação dos Índices De Desempenho. A outra parcela de 60% das Contraprestações Públicas será fixa e desvinculada do desempenho operacional da Concessionária.

4.2.2. Receita Tarifária

As obras do Projeto incluem a implantação de duas praças de pedágio, uma localizada na área da Ponte Salvador-Itaparica ("P01") e outra na cabeceira da Ponte do Funil ("P02"). A política tarifária a ser praticada nas praças de pedágio será regida pelos termos apresentados no Contrato de Concessão, ANEXO X - DEMANDA PROJETADA E POLÍTICA TARIFÁRIA e Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, no qual estabelece uma Tarifa Básica de Pedágio por veículo equivalente de R\$ 45,00 reais na P01 e R\$ 5,00 na P02 a serem aplicadas sobre a projeção de tráfego em Veículos Equivalentes, conforme termos definidos no Contrato de Concessão, a serem reajustadas na forma estabelecida no Contrato.

Adicionalmente, também foi considerada receita tarifária de tarifa pendular, receita para usuários frequentes que transitem nos dois sentidos da praça Ponte Salvador-Itaparica ("P01") em menos de 24h. Para esses usuários será cobrada tarifa de retorno de R\$ 5,00, resultando em uma tarifa média de R\$ 25,00 por trecho a ser multiplicada pela respectiva projeção de tráfego de veículos equivalentes pendulares, a serem reajustadas na forma estabelecida no Contrato.

As tabelas a seguir apresentam as projeções de demanda consideradas pela Concessionária para elaboração da Proposta Econômica.

Tabela 4 - Demanda P01 - Ponte Itaparica (Veículos Equivalentes)

QUADRO C.1 - Projeção da Demanda - P01 Ponte Salvador – Ilha de Itaparica																		
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18
VED - Desviado + Atual	-	-	-	-	-	-	9.405	9.634	9.862	10.091	10.322	10.555	10.789	11.027	11.268	11.514	11.767	12.029
VED - Desviado + Atual	-	-	-	-	-	-	182	186	190	195	199	204	208	213	218	223	228	233
VED - Desviado + Atual	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Desviado + Atual	-	-	-	-	-	-	2.583	2.646	2.709	2.771	2.835	2.898	2.963	3.028	3.093	3.161	3.230	3.301
VED - Desviado + Atual	-	-	-	-	-	-	1.925	1.972	2.018	2.065	2.112	2.159	2.207	2.255	2.304	2.353	2.405	2.458
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	514	567	620	671	721	768	813	854	891	925	956	983
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	12.591	13.828	15.063	16.293	17.515	18.727	19.928	21.112	22.281	23.436	24.586	25.735
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	1.000	1.131	1.261	1.391	1.521	1.649	1.775	1.900	2.023	2.145	2.266	2.387
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	679	780	880	980	1.079	1.176	1.271	1.364	1.455	1.543	1.630	1.715
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	-	-	-	-	-	-	28.879	30.743	32.603	34.457	36.304	38.136	39.954	41.753	43.533	45.300	47.067	48.841

QUADRO C.1 - Projeção da Demanda - P01 Ponte Salvador – Ilha de Itaparica																		
	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	Ano 26	Ano 27	Ano 28	Ano 29	Ano 30	Ano 31	Ano 32	Ano 33	Ano 34	Ano 35	TOTAL
VED - Desviado + Atual	12.303	12.587	12.887	13.203	13.538	13.892	14.269	14.669	15.096	15.550	16.033	16.547	17.095	17.678	18.287	18.919	19.564	390.379
VED - Desviado + Atual	238	244	249	256	262	269	276	283	291	300	309	318	328	339	350	361	373	7.523
VED - Desviado + Atual	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Desviado + Atual	3.376	3.454	3.536	3.623	3.715	3.813	3.917	4.028	4.146	4.273	4.407	4.551	4.704	4.867	5.038	5.215	5.396	107.279
VED - Desviado + Atual	2.513	2.571	2.632	2.697	2.766	2.839	2.917	3.000	3.090	3.185	3.286	3.395	3.511	3.635	3.765	3.900	4.037	79.973
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Induzido	1.008	1.031	1.052	1.071	1.089	1.106	1.123	1.139	1.156	1.173	1.191	1.210	1.230	1.253	1.277	1.302	1.327	29.021
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Promocional	26.889	28.054	29.234	30.435	31.664	32.926	34.226	35.568	36.961	38.410	39.918	41.493	43.140	44.860	46.642	48.471	50.330	870.318
VED - Promocional	2.508	2.630	2.754	2.881	3.011	3.144	3.281	3.424	3.572	3.726	3.887	4.055	4.231	4.416	4.608	4.804	5.005	82.384
VED - Promocional	1.800	1.884	1.969	2.054	2.140	2.227	2.316	2.408	2.503	2.600	2.702	2.807	2.918	3.033	3.152	3.274	3.398	57.737
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	50.635	52.455	54.314	56.220	58.185	60.216	62.325	64.520	66.815	69.216	71.733	74.376	77.158	80.081	83.119	86.246	89.430	1.624.614

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDQC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

Tabela 5 - Demanda P02 - Ponte do Funil (Veículos Equivalentes)

QUADRO C.2 - Projeção da Demanda - P02 Ponte do Funil

Valores em R\$ 1.000

	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18
VED - Desviado + Atual	-	-	-	-	-	-	11.391	11.670	11.948	12.227	12.508	12.793	13.080	13.372	13.668	13.970	14.282	14.603
VED - Desviado + Atual	-	-	-	-	-	-	277	284	291	298	305	312	319	326	334	341	349	357
VED - Desviado + Atual	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Desviado + Atual	-	-	-	-	-	-	2.871	2.940	3.010	3.080	3.151	3.222	3.294	3.367	3.440	3.516	3.593	3.673
VED - Desviado + Atual	-	-	-	-	-	-	1.949	1.996	2.043	2.090	2.138	2.186	2.234	2.283	2.333	2.383	2.435	2.489
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	5.728	5.818	5.907	5.997	6.087	6.179	6.271	6.363	6.457	6.551	6.646	6.742
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	239	242	246	250	254	257	261	265	269	273	277	281
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	-	-	-	-	-	-	22.455	22.950	23.445	23.943	24.443	24.949	25.459	25.976	26.501	27.034	27.582	28.145

QUADRO C.2 - Projeção da Demanda - P02 Ponte do Funil

Valores em R\$ 1.000

	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	Ano 26	Ano 27	Ano 28	Ano 29	Ano 30	Ano 31	Ano 32	Ano 33	Ano 34	Ano 35	TOTAL
VED - Desviado + Atual	14.938	15.285	15.650	16.032	16.434	16.858	17.307	17.781	18.283	18.814	19.377	19.972	20.605	21.273	21.970	22.690	23.424	472.206
VED - Desviado + Atual	365	374	383	392	402	412	422	433	445	457	470	483	497	512	527	543	559	11.466
VED - Desviado + Atual	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Desviado + Atual	3.757	3.844	3.936	4.032	4.134	4.242	4.356	4.478	4.607	4.745	4.891	5.046	5.212	5.387	5.571	5.760	5.954	119.109
VED - Desviado + Atual	2.545	2.604	2.666	2.731	2.801	2.875	2.954	3.038	3.128	3.224	3.327	3.436	3.554	3.678	3.809	3.945	4.084	80.959
VED - Induzido	6.838	6.935	7.031	7.127	7.224	7.320	7.415	7.509	7.603	7.696	7.788	7.878	7.967	8.054	8.140	8.225	8.310	203.806
VED - Induzido	285	289	293	297	301	305	309	313	317	321	324	328	332	336	339	343	346	8.492
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Induzido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VED - Promocional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	28.728	29.331	29.958	30.611	31.296	32.012	32.763	33.552	34.383	35.257	36.176	37.144	38.166	39.240	40.356	41.506	42.677	896.038

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDQC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

4.2.3. Receita Extraordinária

Para a elaboração da Proposta Econômica, a Concessionária estimou que as receitas extraordinárias do Projeto podem representar aproximadamente 1,307% sobre as Receitas Tarifárias. A geração dessas receitas está relacionada à exploração comercial de espaços para publicidade e estacionamento, além da exploração de fibra ótica, conforme previsto na cláusula 23.2 do Contrato de Concessão.

4.2.4. Mecanismo de compartilhamento do risco de demanda

Nos termos do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, Concessionária e Poder Concedente irão compartilhar os riscos de variação da demanda de veículos na P01. A cláusula 24.7 do Contrato, alterada pelas cláusulas 10.3 e 10.4 do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão com a redação dada pelo PRIMEIRO TERMO ADITIVO, estabelece as fórmulas de compartilhamento. Tais alterações foram observadas pela Concessionária para a atualização deste Novo Plano de Negócios, a partir da demanda estimada pela Concessionária, apresentada no capítulo 4.2.2 deste documento.

4.2.5. Aporte de Recursos

De acordo com o Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, o Governo do Estado da Bahia ainda irá prover um aporte de recursos, de acordo com a Lei nº 12.766/12, no valor global de R\$3.713,885.384,96 (três bilhões, setecentos e treze milhões, oitocentos e oitenta e cinco mil, trezentos e oitenta e quatro reais e noventa e seis centavos), na data base de 31 de dezembro de 2018, a serem desembolsados conforme tabela abaixo, constante do PRIMEIRO TERMO ADITIVO:

- 1º semestre do contrato de concessão: R\$ 112.124.430,64 (cento e doze milhões, cento e vinte e quatro mil, quatrocentos e trinta reais e sessenta e quatro centavos);
- 2º semestre do contrato de concessão: R\$ 63.652.313,03 (sessenta e três milhões, seiscentos e cinquenta e dois mil, trezentos e treze reais e três centavos);
- 3º semestre do contrato de concessão: R\$ 223.525.447,53 (duzentos e vinte e três milhões, quinhentos e vinte e cinco mil, quatrocentos e quarenta e sete reais e cinquenta e três centavos);
- 4º semestre do contrato de concessão: R\$ 421.111.103,33 (quatrocentos e vinte e um milhões, cento e onze mil, cento e três reais e trinta e três centavos);
- 5º semestre do contrato de concessão: R\$ 288.229.093,49 (duzentos e oitenta e oito milhões, duzentos e vinte e nove mil, noventa e três reais e quarenta e nove centavos);
- 6º semestre do contrato de concessão: R\$ 335.853.163,95 (trezentos e trinta e cinco milhões, oitocentos e cinquenta e três mil, cento e sessenta e três reais e noventa e cinco centavos);
- 7º semestre do contrato de concessão: R\$ 452.559.858,50 (quatrocentos e cinquenta e dois milhões, quinhentos e cinquenta e nove mil, oitocentos e cinquenta e oito reais e cinquenta centavos);
- 8º semestre do contrato de concessão: R\$ 466.283.288,24 (quatrocentos e sessenta e seis milhões, duzentos e oitenta e três mil, duzentos e oitenta e oito reais e vinte e quatro centavos);
- 9º semestre do contrato de concessão: R\$ 461.046.917,41 (quatrocentos e sessenta e um milhões, quarenta e seis mil, novecentos e dezessete reais e quarenta e um centavos);
- 10º semestre do contrato de concessão: R\$ 241.561.217,56 (duzentos e quarenta e um milhões, quinhentos e sessenta e um mil, duzentos e dezessete reais e cinquenta e seis centavos);
- 11º semestre do contrato de concessão: R\$ 442.346.510,11 (quatrocentos e quarenta e dois milhões, trezentos e quarenta e seis mil e quinhentos e dez reais e onze centavos); e
- 12º semestre do contrato de concessão: R\$ 205.592.041,17 (duzentos e cinco milhões, quinhentos e noventa e dois mil e quarenta e um reais e dezessete centavos).

Os desembolsos dos aportes públicos de recursos estarão sujeitos aos marcos de entrega das obras da Ponte Salvador-Ilha de Itaparica, conforme indicado na tabela acima.

DS
CBVBDS
DNDS
FRMInitial
UDS
JRPRubrica
PDOLRubrica
SUBDS
MDCD

Tabela 6 – Fluxo de Aporte Público

SEMESTRES	VALOR (Base 2019)	VALOR ACUMULADO (Base 2019)	EVENTOS COM FUNDAMENTO NO ORÇAMENTO REFERENCIAL BASE JANEIRO-2019
1º	R\$ 112.124.430,64	R\$ 112.124.430,64	100% Conclusão do Serviço de Sondagem Marítima
2º	R\$ 63.652.313,03	R\$ 175.776.743,67	100% Projeto Básico Aprovado
3º	R\$ 223.525.447,53	R\$ 399.302.191,20	10% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			0% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			0% dos Mastros da Ponte Estaiada Concluídos
			0% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			0% do Tabuleiro Estaiado Concluído
4º	R\$ 421.111.103,33	R\$ 820.413.294,53	26% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			14% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			14% dos Mastros da Ponte Estaiada Concluídos
			10% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			10% do Tabuleiro Estaiado Concluído
5º	R\$ 288.229.093,49	R\$ 1.108.642.388,02	46% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			44% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			44% dos Mastros da Ponte Estaiada Concluídos
			28% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			28% do Tabuleiro Estaiado Concluído
6º	R\$ 335.853.163,95	R\$ 1.444.495.551,97	70% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			60% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			60% dos Mastros da Ponte Estaiada Concluídos
			46% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			46% do Tabuleiro Estaiado Concluído
7º	R\$ 452.559.858,50	R\$ 1.897.055.410,47	87% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			77% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			77% dos Mastros da Ponte Estaiada Concluídos
			63% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			63% do Tabuleiro Estaiado Concluído
8º	R\$ 466.283.288,24	R\$ 2.363.338.698,71	97% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			91% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			91% dos Mastros da Ponte Estaiada Concluídos
			75% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			75% do Tabuleiro Estaiado Concluído
9º	R\$ 461.046.917,41	R\$ 2.824.385.616,12	100% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			98% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			98% dos Mastros da Ponte Estaiada Concluídos
			87% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			87% do Tabuleiro Estaiado Concluído
10º	R\$ 241.561.217,56	R\$ 3.065.946.833,68	100% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			100% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			100% dos Mastros da Ponte Estaiada Concluídos
			94% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			94% do Tabuleiro Estaiado Concluído
11º	R\$ 442.346.510,11	R\$ 3.508.293.343,79	100% da Infraestrutura da Ponte Concluída
			100% da Mesoestrutura da Ponte Concluída
			100% dos Mastros da Ponte Estaiada Concluídos
			100% do Tabuleiro dos Vãos de Acesso Concluídos
			100% do Tabuleiro Estaiado Concluído
12º	R\$ 205.592.041,17	R\$ 3.713.885.384,96	Início da Operação
SUBTOTAL	R\$ 3.713.885.384,96		

DS
CBVB

DS
DN

DS
FRM

Initial
U

DS
JRP

Rubrica
PDAC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

4.2.6. Receitas Financeiras

Ainda foram consideradas receitas advindas sobre as aplicações financeiras do caixa da Concessionária, estimadas em aproximadamente 100% dos rendimentos do CDI.

4.3. Impostos e tributos

Os impostos e tributos utilizados na modelagem do projeto observaram as disposições das normas Federal, Estadual e Municipais vigentes, na data da licitação. Dessa forma, foram utilizadas as seguintes alíquotas:

- Programa de Integração Social (“PIS”) - tributo federal incidente sobre o faturamento bruto, cuja alíquota é de 0,65% (zero vírgula sessenta e cinco por cento) para as Contraprestação Mensal Efetiva, Receita Tarifária e Aporte Público 1,65% (um vírgula sessenta e cinco por cento) para a Receita Extraordinária;
- Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (“COFINS”) - tributo federal incidente sobre o faturamento bruto, cuja alíquota é de 3,0% (três por cento) para a Contraprestação Mensal Efetiva, Receita Tarifária e Aporte Público 7,60% (sete vírgula sessenta por cento) para a Receita Extraordinária;
- Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (“ISS”) - tributo municipal incidente sobre o faturamento bruto, cuja alíquota máxima permitida é atualmente de 5% (cinco por cento) para o município de Salvador e 5% (cinco por cento), para o município de Vera Cruz.
- Imposto de Renda para Pessoa Jurídica (“IRPJ”) - imposto federal sobre o lucro (após o cálculo do resultado operacional), cuja alíquota é de 15% (quinze por cento); somado a esse imposto incide o Imposto de Renda para Pessoa Jurídica Adicional, referente ao lucro auferido maior do que R\$ 240.000,00 (duzentos e quarenta mil reais) por ano, em valores atuais, e cuja alíquota é de 10% (dez por cento); e
- Contribuição Social sobre Lucro Líquido (“CSLL”) - imposto federal sobre o lucro (após o cálculo do resultado operacional) cuja alíquota é de 9% (nove por cento).

Para a prestação de serviço de exploração de rodovia mediante cobrança de pedágio, as pessoas jurídicas tributadas pelo lucro real, que sejam concessionárias operadoras de rodovias, estão sujeitas à apuração do PIS (0,65%) e da COFINS (3%) pela sistemática da cumulatividade, conforme previsto no Art. 10, XXIII da Lei 10.833/2003.

O lucro considerado para fins de apuração dos impostos corresponde ao lucro líquido operacional, deduzido das taxas ajustadas:

- Depreciação dos ativos utilizados na operação; e
- Compensação de prejuízos: possibilidade de compensar eventuais prejuízos fiscais ocorridos em anos-calendário ou trimestres anteriores. Esta compensação, no entanto, é limitada ao uso de 30% do lucro do período corrente.

Adicionalmente aos impostos e tributos supracitados, conforme Edital de Concorrência n.º 009/2019 (subcláusulas 12.3.2, 12.3.2.1 e 12.3.2), a modelagem econômico-financeira do projeto, considerou a aplicação dos seguintes benefícios fiscais:

- REIDI:** Benefício do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI, instituído pela Lei Federal nº 11.488, de 15 de junho de 2007. Esse benefício visa reduzir os custos tributários das empresas que investem e infraestrutura através da suspensão da cobrança de PIS e COFINS sobre: (i) Aquisições de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos novos; (ii) Prestação de serviços; (iii) Materiais de construção; (iv) Vendas de máquinas, materiais de construção e serviços; (v) Locações; (vi) Importações podendo gerar uma economia de até 9,25% para as empresas habilitadas.
- SUDENE:** incentivo fiscal da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), que

DS CBVB DS DN DS FRM Initial U DS JRP Rubrica PDAC Rubrica SUB DS MDLD

prevê a redução de 75% (setenta e cinco por cento) do Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ), pelo prazo de 10 (dez) anos, para empresas que se instalem, modernizem, ampliem ou diversifiquem sua linha de produção na área de atuação da Sudene, conforme instituído pela Lei federal nº 13.799, de 3 de janeiro de 2019.

4.4. Depreciação e Amortização

A despeito dos fluxos de caixa livres do projeto terem sido projetados em termos reais, convém ressaltar que para fins de determinação da base fiscal de apuração do IRPJ e CSLL, as alíquotas fiscais incidem sobre o valor nominal do bem amortizado. Nesse sentido, foi reconhecido o efeito da inflação sobre os saldos amortizados. Adicionalmente, conforme o CPC 47 - Receita de Contrato com Cliente, que substituiu o ICPC01 - Contratos de Concessão, os ativos foram reconhecidos como intangíveis e financeiros ao longo do período de concessão, no qual os ativos financeiros foram amortizados de acordo com o recebimento dos pagamentos devidos do Poder Concedente e os ativos intangíveis depreciados de forma linear.

Os ativos financeiros e intangíveis foram estimados na proporção à Valor Presente Líquido (“VPL”) de cada fonte de receita do Projeto sobre a Receita de Construção à VPL. A taxa de juros utilizada para desconto das receitas foi de 7,47% aa.

4.5. Projeção de investimentos

Os investimentos representam o montante destinado à implementação do projeto, como contratos de construção, aquisição e locação de máquinas e equipamentos e implantação de infraestruturas necessárias para a realização das Obras e Serviços. Também foram considerados os reinvestimentos necessários para manutenção e conservação da ponte e das vias ao longo da Concessão. Sobre os investimentos estimados para o Projeto, foi prevista uma margem de construção de 10%.

O total dos investimentos projetados para os 35 anos de concessão somam R\$ 8,9 bilhões, sendo R\$ 8,6 bilhões durante os 6 primeiros anos. A tabela a seguir apresenta o detalhamento da projeção de investimentos considerada pela Concessionária na elaboração da Proposta Econômica.

Tabela 7 – Fluxo de caixa de investimentos do Projeto

Valores em R\$ 1.000

	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18
INVESTIMENTOS	(984.118)	(1.752.389)	(2.074.380)	(1.723.884)	(927.205)	(717.606)	(58.250)	(574)	(5.322)	(2.906)	(1.610)	(7.361)	(3.125)	(1.455)	(5.327)	(53.144)	(22.069)	(9.628)
Trabalhos Iniciais	(43.963)	(22.040)	(1.621)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Canteiro - Mobilização e Desmobilização	(505.526)	(432.932)	(230.682)	(211.379)	(205.034)	(194.141)	(15.881)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Projeto	(82.299)	(24.226)	(1.510)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Construção On Shore	(49.459)	(181.869)	(267.375)	(121.519)	(96.462)	(49.421)	(3.723)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Construção On Shore - Lado Salvador	(17.059)	(149.211)	(90.315)	(6.904)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Construção On Shore - Lado Itaparica	(32.400)	(32.658)	(175.504)	(113.542)	(94.003)	(47.325)	(3.555)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sinalização	-	-	(1.556)	(1.074)	(2.460)	(1.051)	(75)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sistema de Iluminação	-	-	-	-	-	(1.045)	(94)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ponte - Off Shore	(296.452)	(968.845)	(1.516.004)	(1.344.699)	(578.966)	(390.275)	(31.181)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Construção Ponte - Off Shore	(294.205)	(968.644)	(1.516.004)	(1.344.699)	(578.966)	(360.419)	(28.507)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sinalização	(1.037)	(93)	-	-	-	(13.772)	(1.233)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sistema de Iluminação	(1.211)	(108)	-	-	-	(16.084)	(1.440)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inicialização da SPE ou Setup	(2.364)	(38.442)	(3.424)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Manutenção	-	-	-	-	-	-	-	(5)	(4.761)	(2.051)	(181)	(7.036)	(3.106)	(412)	(5.030)	(50.996)	(21.337)	(8.874)
Edificações	-	-	-	-	-	(19.778)	(1.771)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Praça de Pedágio	-	-	-	-	-	(657)	(59)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Equipamentos e Sistemas de Operações	(1.290)	(116)	-	-	(824)	(29.209)	(2.917)	(568)	(560)	(855)	(1.429)	(326)	(18)	(1.042)	(297)	(2.148)	(732)	(754)
Licenciamento & Ambiental	(2.764)	(11.601)	(12.370)	(12.971)	(14.615)	(5.720)	(404)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Compensação Ambiental	-	(32.203)	(35.087)	(30.359)	(28.345)	(25.448)	(2.071)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outros	-	(40.115)	(6.307)	(2.957)	(2.957)	(2.957)	(243)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Valores em R\$ 1.000

	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	Ano 26	Ano 27	Ano 28	Ano 29	Ano 30	Ano 31	Ano 32	Ano 33	Ano 34	Ano 35	TOTAL
INVESTIMENTOS	(33.504)	(14.131)	(9.248)	(3.464)	(1.092)	(7.592)	(3.389)	(56.885)	(27.122)	(35.178)	(14.140)	(9.239)	(9.463)	(1.977)	(7.000)	(3.105)	(659)	(8.587.538)
Trabalhos Iniciais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(67.624)
Canteiro - Mobilização e Desmobilização	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	(1.795.575)
Projeto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(108.035)
Construção On Shore	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(0)	(769.830)
Construção On Shore - Lado Salvador	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(263.489)
Construção On Shore - Lado Itaparica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(0)	(498.986)
Sinalização	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	(6.217)
Sistema de Iluminação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1.138)
Ponte - Off Shore	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	(5.126.422)
Construção Ponte - Off Shore	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	(5.091.445)
Sinalização	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(16.134)
Sistema de Iluminação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(18.843)
Inicialização da SPE ou Setup	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(44.229)
Manutenção	(33.133)	(13.254)	(6.896)	(2.749)	(505)	(7.330)	(3.361)	(49.214)	(25.962)	(33.653)	(13.197)	(8.192)	(3.319)	(568)	(5.128)	(2.434)	(604)	(313.291)
Edificações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(21.549)
Praça de Pedágio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(716)
Equipamentos e Sistemas de Operações	(371)	(876)	(2.352)	(714)	(587)	(262)	(28)	(7.671)	(1.160)	(1.525)	(942)	(1.047)	(6.144)	(1.409)	(1.871)	(671)	(56)	(70.771)
Licenciamento & Ambiental	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	(60.445)
Compensação Ambiental	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	(153.514)
Outros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(55.537)
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDAC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

4.6. Custos e despesas

Os custos e despesas estimados pela Concessionária para elaboração da Proposta Econômica são apresentados a seguir.

A descrição de cada custo e despesa engloba as seguintes categorias:

- Monitoramento, inspeção e conservação: Custos operacionais da Ponte Salvador-Ilha de Itaparica, dos acessos em Salvador, dos acessos nas praças de pedágio P01 e P02, dos edifícios (Centro de Controle Operacional e administrativo), do sistema de iluminação dos trechos rodoviários e da rede fibra óptica.
- Sistemas de gestão e operação das vias: Custos operacionais de engenharia, controle operacional, inspeção de tráfego, pesagem de veículos, prestação de serviços ao usuário, serviços de emergência ambulatorial, serviços de apoio mecânico, combate à incêndio e monitoramento de animais nas vias, praças de pedágios, utilities, conservação e manutenção programada, despesas administrativas e programas de distribuição de lucros à funcionários.
- Seguros e garantias: Conjunto de seguros e garantias contratuais, tais como seguro de responsabilidade civil, seguro de engenharia para implantação, seguro de engenharia para operação, entre outros.
- Custos ambientais: Custos com seguros e indenizações ambientais.
- Outros: Seguros e taxa de fiscalização.

Não obstante, conforme Contrato de Concessão, está alocado à Concessionária os investimentos relacionados às desapropriações necessárias para desenvolvimento do Projeto, fazendo, posteriormente, jus ao ressarcimento pelo PODER CONCEDENTE. Para fins tributários e contábeis, os ingressos relativos a estes ressarcimentos foram tratados no âmbito da Lei 12.766/2012, que permite o pagamento pelo Poder Concedente em favor da SPE durante o período de construção, como formade reembolso pela prestação de serviços, obras e aquisição de bens reversíveis.

4.7. Premissas de capital de giro

Finalmente, foram estabelecidas como premissas de geração de caixa ou necessidade de investimento em capital de giro os seguintes parâmetros:

Tabela 8 – Capital de giro – Contas a receber

Contas a receber	Prazo de recebimento - Dias
Contraprestação Mensal Efetiva	30
Receita Tarifária	30
Receita Extraordinária	30
Aporte Público	40

DS
CBVB

DS
DN

DS
FRM

Initial
U

DS
JRP

Rubrica
PDAC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

Tabela 9 – Capital de giro – Contas a pagar

Contas a pagar	Prazo de pagamento - Dias
Custos e despesas	30
CAPEX	30
Impostos Diretos	90
Impostos Indiretos	30

4.8. Financiamento

4.8.1. Premissas Gerais

Quanto à obtenção de Financiamentos pela Concessionária para o cumprimento de suas obrigações no Contrato de Concessão, a Concessionária poderá prometer ou dar em garantia as ações de sua emissão, os direitos emergentes da Concessão, Aportes, Garantia Pública, conforme as regras previstas no Contrato de Concessão, as quais deverão ser aprovadas em forma e substância pelos Financiadores.

Para financiar os investimentos aqui descritos, a Concessionária prevê uma estrutura de financiamento na modalidade de Project Finance junto à bancos de desenvolvimento locais, equivalente a 80% da necessidade de capital do Projeto.

A estrutura global de financiamento estimada pela Concessionária é apresentada na tabela abaixo.

Tabela 10 – Financiamento

Financiamento	
Linha 1 - Empréstimo Ponte	Bancos comerciais
Taxa de juros	11,43%
Carência	12 meses
Período de amortização	1 ano
Linha 2 - Empréstimo de Longo Prazo	BNDES
Taxa de juros	8,56%
Carência	62 meses
Período de amortização	25 anos
Linha 3 - Empréstimo de Longo Prazo	BNB
Taxa de juros	4,18%
Carência	96 meses
Período de amortização	26 anos

DS
CBVB

DS
DN

DS
FRM

Initial
U

DS
JRP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDCD

Também foram considerados os custos de estruturação das garantias de financiamento.

4.8.2. Atualização Monetária da Dívida e Cálculo do Fluxo em Bases Reais

- **Adequação do Fluxo de Desembolso em Bases Reais:** Para a projeção da dívida, o modelo econômico-financeiro contempla uma mecânica de deflação¹ aplicada aos valores de captação do BNDES e do BNB, desde a data-base da captação até a data-base do contrato. Isso ocorre pois, no caso do BNDES, o montante é estabelecido em termos nominais com base no Plano de Negócios da concessionária, sem sofrer ajustes inflacionários adicionais durante os desembolsos, que seguem um cronograma previamente acordado. Assim, para projetar o valor em termos reais na data-base do fluxo de caixa, a deflação se mostra necessária, refletindo o valor econômico ajustado à ausência de correção inflacionária. Já para o BNB, a concessionária recebeu, em agosto de 2024, uma carta indicativa fixando o financiamento em R\$ 3 bilhões, também em termos nominais, sem alterações pelo efeito da inflação ao longo do período de desembolso. Esse valor fixo igualmente demanda a deflação para expressar seu equivalente real na data de referência da modelagem financeira.
 - **Adequação do fluxo de Atualização Monetária para Correção do Saldo devedor:** De forma a trazer coerência e precisão para os cálculos dos juros e amortização dos financiamentos foram adotadas diferentes tratativas entre os financiamentos do BNDES e BNB no que tange a aplicação de atualização monetária. Para o BNDES, a capitalização do IPCA implica que a parcela inflacionária dos juros não é paga imediatamente, sendo incorporada ao saldo devedor. Nesse contexto, a correção monetária do saldo se faz apropriada para refletir essa capitalização, e a deflação subsequente do fluxo de caixa é essencial para expressar o valor real, alinhando-se às práticas de análise financeira em termos reais. Já no caso do BNB, o componente do IPCA é pago periodicamente, sem capitalização no saldo da dívida. De forma a fundamentar a metodologia utilizada para atualização monetária, abaixo estão destacados, trechos de contratos com o BNDES descrevendo os cálculos de atualização monetária e Resolução CNM nº 5.013 de 28 de abril de 2022 que confirma a não capitalização da parcela do IPCA no pagamento dos juros do BNB:
1. Contrato de financiamento mediante abertura de crédito nº 21.2.0432.1, entre BNDES e a Concessionária Linha Universidade S.A (Linha 6)

“Cláusula Quarta: Juros

O montante da parcela de juros correspondente, à variação acumulada do IPCA será capitalizado mediante a incidência do seguinte termo de capitalização sobre o saldo devedor aí considerados todos os eventos financeiros ocorridos no período, observada a seguinte fórmula:

$$SD_n = SD_{(n-1)} \times \text{Fator IPCA}_n$$

Sendo:

SD_n = Saldo Devedor;

$SD_{(n-1)}$ = saldo devedor no início do Período de Capitalização;

Fator $IPCA_n$ = correspondente ao fator acumulado das variações percentuais mensais do IPCA”

¹ A referência utilizada para a inflação projetada e aplicada no cálculo das taxas de juros é o quadro de projeções econômicas do Banco Itaú com data base 2024, sendo a mesma referência utilizada pela FUNDACE na construção do modelo econômico-financeiro durante o processo de negociação na Comissão Consensual de Controvérsias e Prevenção de Conflitos constituída pelo TCE-BA.

DS
CBVB

DS
DN

DS
FRM

Initial
U

DS
JRP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDCD

2. Contrato de financiamento mediante abertura de crédito nº 20.2.0063.1, entre BNDES e a Gralha Azul Transmissão de Energia S.A.

“Cláusula Terceira: Juros

O montante da parcela de juros correspondente à variação acumulada do IPCA será capitalizado mediante a incidência do seguinte termo de capitalização sobre o saldo devedor, aí considerados todos os eventos financeiros incorridos no período, observada a seguinte fórmula:

$$SD_n = SD_{(n-1)} \times \text{Fator IPCA}_n$$

Sendo:

SD_n = Saldo Devedor;

$SD_{(n-1)}$ = saldo devedor no início do Período de Capitalização;

Fator IPCA_n = correspondente ao fator acumulado das variações percentuais mensais do IPCA”

3. Resolução CNM nº 5.013 de 28 de abril de 2022

“ Art. 2º Ficam estabelecidas as seguintes metodologias de cálculo das TFC incidentes em operações de crédito não rural realizadas com recursos dos Fundos Constitucionais de Financiamento do Norte (FNO), do Nordeste (FNE) e do Centro-Oeste (FCO):

$$I - \text{TFCpós} = \text{FAM} * [1 + (\text{BA} * \text{CDR} * \text{FP} * \text{FL} * \text{Juro Prefixados da TLP})^{\frac{DU}{252}} - 1;$$

§ 1º São empregadas as seguintes definições:

III - FAM corresponde ao Fator de Atualização Monetária, apurado conforme metodologia definida no **art. 3º desta Resolução**;

Art. 3º Para fins de cálculo do FAM, de que trata o inciso III do § 1º do art. 2º desta Resolução, será aplicada a seguinte fórmula:

$$\text{FAM}_m = (1 + \pi_m) \frac{nDU}{nDM}$$

I - FAM_m corresponde ao fator a ser aplicado durante o mês de referência m às operações de crédito a que se refere o inciso III do § 1º do art. 2º desta Resolução, expresso com seis casas decimais e arredondamento matemático;

II - π_m corresponde à variação média percentual do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), apurado e divulgado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referente ao período compreendido entre o 2º e o 13º meses anteriores ao mês de referência m , expressa em forma unitária com quatro casas decimais;

IV - ndu corresponde ao número de dias úteis do mês de referência m das operações de

DS
CBVB

DS
DN

DS
FRM

Initial
U

DS
JRP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDCD

crédito que se utilizam da metodologia a que se refere o inciso I do caput do art. 2º, a partir da data de liberação do recurso;

V - ndm corresponde ao número total de dias úteis do mês de referência *m* das operações de crédito que se utilizam da metodologia a que se refere o inciso I do caput do art. 2º.

Parágrafo único. A apuração do FAM considerará cada dia útil de vigência da operação de crédito, utilizando como base a variação percentual do IPCA, pro rata die, compreendida no período de cálculo.”

- **Premissas Macroeconômicas:** As premissas macroeconômicas utilizadas para cálculo dos financiamentos, que utilizaram dentre outros índices o IPCA para cálculo do fator de inflação, foram fundamentadas na Projeção Econômica do Itaú publicadas em novembro de 2024.

1. DEMONSTRATIVOS FINANCEIROS

(i) DRE e Fluxo de Caixa

A partir das premissas de receitas, custos operacionais e investimentos estimados, apresenta-se o Plano de Negócios de Referência da Concessão.

As tabelas abaixo apresentam as Demonstrações dos Resultados dos Exercícios (“DRE”) e os Fluxos de Caixa do Projeto.

Tabela 11 – Demonstração do Resultado do Exercício (DRE)

Valores em R\$ 1.000																		
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18
RECEITA OPERACIONAL BRUTA	1.191.386	2.055.985	2.420.270	2.031.033	1.135.668	966.319	586.219	596.632	615.328	624.511	635.097	653.206	658.000	665.937	679.202	744.405	711.126	716.970
Parcela A - Receita Tarifária	-	-	-	-	-	-	398.018	418.150	438.247	458.288	478.286	498.155	517.914	537.524	556.981	576.373	595.840	615.467
Parcela B - Contraprestação Pecuniária por operação	-	19.184	53.060	94.556	131.866	157.087	181.440	176.378	169.273	161.730	153.568	144.776	135.441	125.315	114.408	102.763	91.174	88.122
Parcela C - Receita de Construção / Fornecimento	1.191.386	2.014.775	2.330.845	1.878.225	954.288	783.285	373	661	6.383	2.947	1.685	8.761	2.998	1.492	6.315	63.772	21.006	9.774
Parcela D - Receita Acessória	-	-	-	-	-	-	5.202	5.465	5.728	5.990	6.251	6.511	6.769	7.026	7.280	7.533	7.788	8.044
Parcela E - Receita de Aporte Público	-	22.026	36.366	58.251	49.514	25.946	1.186	(4.022)	(4.304)	(4.445)	(4.694)	(4.997)	(5.122)	(5.420)	(5.783)	(6.036)	(4.682)	(4.438)
DEDUÇÕES DA RECEITA BRUTA	-	-	-	-	-	-	(62.636)	(64.262)	(65.894)	(67.524)	(69.156)	(70.785)	(72.406)	(74.018)	(75.624)	(77.253)	(66.147)	(67.780)
PIS / COFINS / ISS	-	-	-	-	-	-	(62.636)	(64.262)	(65.894)	(67.524)	(69.156)	(70.785)	(72.406)	(74.018)	(75.624)	(77.253)	(66.147)	(67.780)
Crédito de PIS e COFINS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA	1.191.386	2.055.985	2.420.270	2.031.033	1.135.668	966.319	523.583	532.370	549.434	556.987	565.941	582.421	585.594	591.919	603.578	667.152	644.979	649.189
DESPESAS OPERACIONAIS	(1.113.121)	(1.861.390)	(2.147.478)	(1.742.674)	(908.304)	(749.284)	(218.264)	(214.128)	(218.566)	(214.875)	(213.605)	(220.121)	(214.988)	(213.660)	(218.123)	(271.093)	(233.041)	(223.397)
Administração	-	-	-	-	-	-	(18.091)	(18.825)	(18.847)	(18.852)	(18.852)	(18.852)	(18.852)	(18.852)	(18.852)	(18.852)	(18.852)	(18.870)
CCO	-	-	-	-	-	-	(2.275)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)
Sistema de Arrecadação de Pedágio	-	-	-	-	-	-	(3.499)	(3.717)	(3.983)	(4.050)	(4.050)	(4.050)	(4.050)	(4.050)	(4.050)	(4.050)	(4.050)	(4.258)
Verba para segurança no trânsito	-	-	-	-	-	-	(245)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)
Vigilância Patrimonial	-	-	-	-	-	-	(666)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)
Fiscalização (AGERBA)	-	-	-	-	-	-	(3.590)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)
Conservação	-	-	-	-	-	-	(25.934)	(26.016)	(26.029)	(26.033)	(26.033)	(26.033)	(26.033)	(26.033)	(26.033)	(26.033)	(26.033)	(26.043)
Inspeção De Tráfego	-	-	-	-	-	-	(419)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)
Pesagem De Caminhões	-	-	-	-	-	-	(434)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)
Atendimento aos Usuários	-	-	-	-	-	-	(1.182)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)
Atendimento Médico De Emergência	-	-	-	-	-	-	(2.153)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)
Socorro Mecânico	-	-	-	-	-	-	(339)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)
Combate a Incêndio e Apreensão de Animais	-	-	-	-	-	-	(398)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)
Despesas Gerais / Serviços de terceiros	-	-	-	-	-	-	(4.538)	(4.553)	(4.564)	(4.566)	(4.566)	(4.566)	(4.566)	(4.566)	(4.566)	(4.566)	(4.566)	(4.575)
Outros	-	-	-	-	-	-	(4.673)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)
Despesas Pré	(40.874)	(48.092)	(49.718)	(52.271)	(49.445)	(44.327)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seguros e Garantias	-	-	-	-	-	-	(10.706)	(9.838)	(9.277)	(8.916)	(8.836)	(8.836)	(8.836)	(8.836)	(8.836)	(8.818)	(8.813)	(8.813)
Verba de Fiscalização	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Emolumentos (Bovespa/SP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ressarcimento dos Estudos Técnicos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ressarcimento da Bahiainveste	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Todos os Riscos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Responsabilidade Civil	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Riscos de Engenharia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seguros e Garantias	-	-	-	-	-	-	(10.706)	(9.838)	(9.277)	(8.916)	(8.836)	(8.836)	(8.836)	(8.836)	(8.818)	(8.813)	(8.813)	(8.813)
Custos de Construção	(1.072.248)	(1.813.298)	(2.097.760)	(1.690.403)	(858.859)	(704.957)	(335)	(595)	(5.745)	(2.652)	(1.517)	(7.885)	(2.698)	(1.343)	(5.684)	(57.395)	(18.906)	(8.797)
Depreciação e Amortização	-	-	-	-	-	-	(128.079)	(128.089)	(128.184)	(128.230)	(128.258)	(128.406)	(128.459)	(128.486)	(128.608)	(129.902)	(130.351)	(130.571)
RESULTADO NÃO OPERACIONAL	78.265	194.595	272.792	288.359	227.364	217.035	305.320	318.242	330.868	342.111	352.336	362.300	370.606	378.259	385.455	396.059	411.938	425.792
Provisão de manutenção a valor presente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Receitas e despesas financeiras	-	(29.806)	(102.096)	(141.369)	(201.362)	(277.893)	(328.807)	(335.777)	(329.076)	(314.997)	(300.917)	(286.838)	(272.759)	(258.680)	(244.601)	(230.522)	(216.443)	(202.364)
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA E CSLL	78.265	164.790	170.696	146.989	26.002	(60.858)	(23.487)	(17.535)	1.793	27.115	51.419	75.462	97.847	119.579	140.854	165.537	195.496	223.428
JUROS SOBRE CAPITAL PRÓPRIO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IMPOSTO DE RENDA e CSLL	-	-	-	-	-	-	(3.400)	(7.182)	(10.551)	(14.690)	(18.782)	(22.807)	(26.817)	(30.796)	(34.720)	(38.383)	(62.115)	(70.697)
RESULTADO DO EXERCÍCIO	78.265	164.790	170.696	146.989	26.002	(60.858)	(26.888)	(24.717)	(8.758)	12.425	32.637	52.655	71.030	88.783	106.134	127.154	133.381	152.731

Valores em R\$ 1.000

	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	Ano 26	Ano 27	Ano 28	Ano 29	Ano 30	Ano 31	Ano 32	Ano 33	Ano 34	Ano 35	TOTAL
RECEITA OPERACIONAL BRUTA	764.474	757.444	772.247	784.205	800.822	828.266	842.888	929.139	912.054	949.671	948.851	971.274	999.010	1.018.396	1.054.341	1.078.955	1.106.299	33.205.627
Parcela A - Receita Tarifária	635.411	655.727	676.578	698.052	720.296	743.381	767.458	792.609	819.008	846.715	875.845	906.521	938.894	972.994	1.008.480	1.045.060	1.082.322	20.274.597
Parcela B - Contraprestação Pecuniária por operação	85.565	83.298	80.442	77.314	73.845	70.080	66.164	61.861	58.289	53.774	49.140	43.730	37.859	31.558	24.640	17.315	9.357	3.024.374
Parcela C - Receita de Construção / Fornecimento	39.685	13.553	9.982	3.299	1.026	9.099	3.288	68.571	26.693	40.196	13.518	9.974	10.563	1.448	8.344	3.011	485	9.541.709
Parcela D - Receita Acessória	8.305	8.571	8.843	9.124	9.415	9.716	10.031	10.360	10.705	11.067	11.448	11.849	12.272	12.717	13.181	13.659	14.146	264.998
Parcela E - Receita de Aporte Público	(4.493)	(3.705)	(3.598)	(3.585)	(3.759)	(4.011)	(4.053)	(4.263)	(2.641)	(2.083)	(1.100)	(800)	(577)	(322)	(305)	(91)	(13)	99.949
DEDUÇÕES DA RECEITA BRUTA	(69.460)	(71.163)	(72.916)	(74.724)	(76.603)	(78.563)	(80.611)	(82.797)	(85.069)	(87.471)	(89.983)	(92.632)	(95.435)	(98.384)	(101.469)	(104.708)	(108.003)	(2.303.475)
PIS / COFINS / ISS	(69.460)	(71.163)	(72.916)	(74.724)	(76.603)	(78.563)	(80.611)	(82.797)	(85.069)	(87.471)	(89.983)	(92.632)	(95.435)	(98.384)	(101.469)	(104.708)	(108.003)	(2.303.475)
Crédito de PIS e COFINS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA	695.014	686.281	699.330	709.481	724.220	749.703	762.277	846.342	826.984	862.199	858.868	878.642	903.576	920.012	952.872	974.247	998.296	30.902.152
DESPESAS OPERACIONAIS	(251.578)	(228.606)	(225.704)	(219.785)	(217.771)	(225.345)	(220.236)	(281.773)	(245.791)	(260.152)	(236.925)	(234.410)	(236.199)	(229.028)	(236.615)	(232.426)	(230.824)	(15.209.280)
Administração	(18.892)	(18.907)	(18.910)	(18.910)	(18.910)	(18.910)	(18.910)	(18.910)	(18.944)	(18.955)	(18.955)	(18.955)	(18.955)	(19.006)	(19.024)	(19.024)	(19.056)	(547.585)
CCO	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(66.158)
Sistema de Arrecadação de Pedágio	(4.525)	(4.591)	(4.591)	(4.591)	(4.591)	(4.591)	(4.591)	(4.591)	(4.996)	(5.133)	(5.133)	(5.133)	(5.133)	(5.746)	(5.954)	(5.954)	(6.346)	(134.049)
Verba para segurança no trânsito	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(7.131)
Vigilância Patrimonial	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(19.373)
Fiscalização (AGERBA)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(104.390)
Conservação	(26.057)	(26.060)	(26.060)	(26.060)	(26.060)	(26.060)	(26.060)	(26.060)	(26.108)	(26.125)	(26.125)	(26.125)	(26.153)	(26.222)	(26.241)	(26.241)	(26.274)	(756.377)
Inspeção De Tráfego	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(12.180)
Pesagem De Caminhões	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(12.617)
Atendimento aos Usuários	(1.185)	(1.297)	(1.335)	(1.335)	(1.335)	(1.335)	(1.335)	(1.335)	(1.335)	(1.335)	(1.335)	(1.335)	(1.335)	(1.335)	(1.335)	(1.335)	(1.335)	(36.721)
Atendimento Médico De Emergência	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(62.611)
Socorro Mecânico	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(9.847)
Combate a Incêndio e Apreensão de Animais	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(11.567)
Despesas Gerais / Serviços de terceiros	(4.585)	(4.592)	(4.593)	(4.593)	(4.593)	(4.593)	(4.593)	(4.593)	(4.610)	(4.615)	(4.614)	(4.614)	(4.614)	(4.640)	(4.647)	(4.646)	(4.663)	(133.153)
Outros	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(30.574)
Despesas Pré	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(284.727)
Seguros e Garantias	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(9.000)	(9.063)	(9.063)	(9.063)	(9.063)	(260.365)
Verba de Fiscalização	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Emolumentos (Bovespa/SP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ressarcimento dos Estudos Técnicos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ressarcimento da Bahaiinveste	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Todos os Riscos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Responsabilidade Civil	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Riscos de Engenharia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seguros e Garantias	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(8.813)	(9.000)	(9.063)	(9.063)	(9.063)	(9.063)	(260.365)
Custos de Construção	(35.717)	(12.198)	(8.984)	(2.969)	(923)	(8.189)	(2.959)	(61.714)	(24.024)	(36.177)	(12.166)	(8.977)	(9.507)	(1.303)	(7.510)	(2.710)	(437)	(8.587.538)
Depreciação e Amortização	(131.519)	(131.862)	(132.132)	(132.228)	(132.260)	(132.568)	(132.689)	(135.472)	(136.675)	(138.714)	(139.498)	(140.172)	(141.029)	(141.176)	(142.305)	(142.916)	(143.113)	(3.871.952)
RESULTADO NÃO OPERACIONAL	443.436	457.675	473.627	489.696	506.448	524.358	542.041	564.569	581.193	602.047	621.943	644.232	667.376	690.984	716.257	741.821	767.472	15.692.872
Provisão de manutenção a valor presente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Receitas e despesas financeiras	(188.284)	(174.021)	(160.126)	(145.862)	(131.968)	(117.704)	(103.810)	(89.546)	(75.651)	(61.388)	(47.493)	(33.230)	(19.335)	(10.646)	(7.221)	(3.610)	-	-
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA e CSLL	255.152	283.654	313.500	343.833	374.480	406.654	438.231	475.023	505.542	540.659	574.450	611.003	648.041	680.337	709.036	738.211	767.472	10.248.671
JUROS SOBRE CAPITAL PRÓPRIO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IMPOSTO DE RENDA e CSLL	(78.957)	(101.402)	(121.018)	(138.901)	(155.394)	(170.988)	(186.123)	(199.285)	(213.321)	(227.140)	(242.066)	(257.532)	(273.084)	(285.976)	(298.565)	(310.913)	(323.597)	(3.925.201)
RESULTADO DO EXERCÍCIO	176.195	182.252	192.482	204.933	219.086	235.666	252.108	275.738	292.220	313.520	332.383	353.471	374.957	394.362	410.471	427.298	443.875	6.323.469

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JRP

Rubrica
PDAC

Rubrica DS
SUB MDCC

Tabela 12 – Fluxo de Caixa

Valores em R\$ 1.000																			
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	
ENTRADAS DE CAIXA	156.514	593.255	626.335	886.541	726.305	653.930	690.343	693.517	713.880	734.188	754.450	774.589	794.616	814.495	834.219	853.870	738.543	746.320	
Parcela A - Receita Tarifária	-	-	-	-	-	-	365.305	416.496	436.595	456.641	476.642	496.522	516.290	535.912	555.382	574.779	594.240	613.854	
Parcela B - Contraprestação Pecuniária	-	-	-	-	-	-	249.257	271.578	271.578	271.578	271.578	271.578	271.578	271.578	271.578	271.578	136.536	124.443	
Parcela C - Aporte Público	156.514	593.255	626.335	886.541	726.305	653.930	71.007	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Parcela D - Receitas Acessórias	-	-	-	-	-	-	4.775	5.444	5.706	5.969	6.230	6.490	6.748	7.005	7.259	7.513	7.767	8.023	
DEDUÇÕES DAS RECEITAS	-	-	-	-	-	-	(57.488)	(64.128)	(65.759)	(67.390)	(69.022)	(70.651)	(72.273)	(73.886)	(75.492)	(77.119)	(67.060)	(67.646)	
PIS	-	-	-	-	-	-	(4.723)	(5.245)	(5.354)	(5.464)	(5.574)	(5.685)	(5.795)	(5.906)	(6.016)	(6.131)	(5.366)	(5.401)	
COFINS	-	-	-	-	-	-	(21.798)	(24.207)	(24.711)	(25.217)	(25.725)	(26.237)	(26.747)	(27.255)	(27.765)	(28.295)	(24.766)	(24.929)	
ICMS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ISS	-	-	-	-	-	-	(30.967)	(34.676)	(35.694)	(36.709)	(37.723)	(38.729)	(39.731)	(40.725)	(41.711)	(42.693)	(36.927)	(37.316)	
Crédito de PIS e COFINS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ENTRADA DE CAIXA LÍQUIDA	156.514	593.255	626.335	886.541	726.305	653.930	632.855	629.389	648.120	666.797	685.428	703.939	722.343	740.609	758.727	776.750	671.484	678.674	
DESPESAS OPERACIONAIS	(37.514)	(47.499)	(49.584)	(52.061)	(49.677)	(44.748)	(76.281)	(75.898)	(75.380)	(75.099)	(75.002)	(74.995)	(74.995)	(74.995)	(74.995)	(74.979)	(74.973)	(75.197)	
Administração	-	-	-	-	-	-	(16.604)	(18.764)	(18.845)	(18.852)	(18.852)	(18.852)	(18.852)	(18.852)	(18.852)	(18.852)	(18.852)	(18.868)	
CCO	-	-	-	-	-	-	(2.088)	(2.281)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	
Sistema de Arrecadação de Pedágio	-	-	-	-	-	-	(3.699)	(3.961)	(4.044)	(4.050)	(4.050)	(4.050)	(4.050)	(4.050)	(4.050)	(4.050)	(4.050)	(4.241)	
Verba para segurança no trânsito	-	-	-	-	-	-	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	
Vigilância Patrimonial	-	-	-	-	-	-	(612)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	(668)	
Fiscalização (AGERBA)	-	-	-	-	-	-	(3.295)	(3.599)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	
Conservação	-	-	-	-	-	-	(23.803)	(26.009)	(26.028)	(26.033)	(26.033)	(26.033)	(26.033)	(26.033)	(26.033)	(26.033)	(26.033)	(26.042)	
Inspeção De Tráfego	-	-	-	-	-	-	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	(420)	
Pesagem De Caminhões	-	-	-	-	-	-	(398)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	(435)	
Atendimento aos Usuários	-	-	-	-	-	-	(1.085)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	(1.185)	
Atendimento Médico De Emergência	-	-	-	-	-	-	(1.976)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	(2.159)	
Socorro Mecânico	-	-	-	-	-	-	(311)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	
Combate a Incêndio e Apreensão de Animais	-	-	-	-	-	-	(365)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	(399)	
Despesas Cerais / Serviços de terceiros	-	-	-	-	-	-	(4.105)	(4.552)	(4.563)	(4.566)	(4.566)	(4.566)	(4.566)	(4.566)	(4.566)	(4.566)	(4.566)	(4.574)	
Outros	-	-	-	-	-	-	(4.288)	(1.233)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	(925)	
Despesas Pré	(37.514)	(47.499)	(49.584)	(52.061)	(49.677)	(44.748)	(3.643)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Verba de Fiscalização	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Emolumentos (Bovespa/SP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ressarcimento dos Estudos Técnicos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ressarcimento da Bahiaveste	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Todos os Riscos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Responsabilidade Civil	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Riscos de Engenharia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Seguros e Garantias	-	-	-	-	-	-	(9.826)	(9.909)	(9.323)	(8.946)	(8.842)	(8.836)	(8.836)	(8.836)	(8.836)	(8.820)	(8.813)	(8.813)	
INVESTIMENTOS	(984.118)	(1.752.389)	(2.074.380)	(1.723.884)	(927.205)	(717.606)	(58.250)	(574)	(5.322)	(2.906)	(1.610)	(7.361)	(3.125)	(1.455)	(5.327)	(53.144)	(22.069)	(9.628)	
Trabalhos Iniciais	(43.963)	(22.040)	(1.621)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Canteiro - Mobilização e Desmobilização	(505.526)	(432.932)	(230.682)	(211.379)	(205.034)	(194.141)	(15.881)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Projeto	(82.299)	(24.226)	(1.510)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Construção On Shore	(49.459)	(181.869)	(267.375)	(121.519)	(96.462)	(49.421)	(3.723)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Construção On Shore - Lado Salvador	(17.059)	(149.211)	(90.315)	(6.904)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Construção On Shore - Lado Itaparica	(32.400)	(32.658)	(175.504)	(113.542)	(94.003)	(47.325)	(3.555)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sinalização	-	-	(1.556)	(1.074)	(2.460)	(1.051)	(75)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sistema de Iluminação	-	-	-	-	-	(1.045)	(94)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ponte - Off Shore	(296.452)	(968.845)	(1.516.004)	(1.344.699)	(578.966)	(390.278)	(31.181)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Construção Ponte - Off Shore	(294.205)	(968.644)	(1.516.004)	(1.344.699)	(578.966)	(360.419)	(28.507)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sinalização	(1.037)	(93)	-	-	-	(13.772)	(1.233)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sistema de Iluminação	(1.211)	(108)	-	-	-	(16.084)	(1.440)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Inicialização da SPE ou Setup	(2.364)	(30.442)	(3.424)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Manutenção	-	-	-	-	-	-	-	(5)	(4.761)	(2.051)	(181)	(7.038)	(3.106)	(412)	(5.030)	(50.996)	(21.337)	(8.874)	
Edificações	-	-	-	-	-	(19.778)	(1.771)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Praça de Pedágio	-	-	-	-	-	(657)	(59)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Equipamentos e Sistemas de Operações	(1.290)	(116)	-	-	(824)	(29.209)	(2.917)	(568)	(560)	(856)	(1.429)	(326)	(18)	(1.042)	(297)	(2.148)	(732)	(754)	
Licenciamento & Ambiental	(2.764)	(11.603)	(12.370)	(12.971)	(14.615)	(5.720)	(604)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Compensação Ambiental	-	(32.203)	(35.087)	(30.359)	(28.345)	(25.448)	(2.071)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Outros	(40.115)	(6.307)	(6.307)	(2.957)	(2.957)	(2.957)	(243)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA E CSLL	(865.118)	(1.206.634)	(1.497.629)	(889.405)	(250.577)	(108.424)	488.324	552.818	567.419	588.792	608.817	621.582	644.223	664.160	678.405	648.627	574.442	593.849	
IMPOSTO DE RENDA	-	-	-	-	-	-	(13.379)	(20.310)	(23.161)	(25.574)	(27.704)	(29.616)	(31.383)	(33.046)	(34.617)	(36.022)	(97.516)	(121.808)	
CSLL	-	-	-	-	-	-	(19.273)	(29.255)	(33.360)	(36.836)	(39.903)	(42.655)	(45.201)	(47.595)	(49.857)	(51.880)	(44.796)	(43.860)	
FLUXO DE CAIXA DO PROJETO	-865.118	-1.206.634	-1.497.629	-889.405	-250.577	-108.424	465.672	503.352	510.898	526.382	541.209	569.311	567.639	583.519	593.931	560.725	432.130	428.181	
FLUXO DE CAIXA ACUMULADO	-865.118	-2.071.752	-3.569.381	-4.458.786	-4.709.363	-4.817.788	-4.352.116	-3.848.763	-3.337.866	-2.811.484	-2.270.274	-1.720.963	-1.153.324	-569.804	24.127	584.852	1.016.982	1.445.163	
(+) Ingresso de Financiamentos	720.000	1.121.089	1.183.152	995.021	692.110	350.104	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(-) Serviço da Dívida	(1.800)	(801.800)	(14.839)	(11.587)	(6.166)	-	(378.492)	(368.023)	(537.762)	(523.683)	(509.603)	(495.524)	(481.445)	(467.366)	(453.287)	(439.208)	(425.129)	(411.050)	
- Amortização	-	(720.000)	-	-	-	-	(127.240)	(127.240)	(213.580)	(213.580)	(213.580)	(213.580)	(213.580)	(213.580)	(213.580)	(213.580)	(213.580)	(213.580)	
- Juros de financiamentos	(1.800)	(81.800)	(14.839)	(11.587)	(6.166)	-	(251.252)	(240.783)	(324.182)	(310.103)	(296.024)	(281.944)	(267.865)	(253.786)	(239.707)	(225.628)	(211.549)	(197.470)	
(+) Receita Financeira	-	-	-	-	3.470	9.479	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
FLUXO DE CAIXA FINANCIADO	718.200	319.289	1.168.313	986.904	708.675	359.583	-378.492	-368.023	-537.762	-523.683	-509.603	-495.524	-481.445	-467.366	-453.287	-439.208	-425.129	-411.050	
FLUXO DE CAIXA ACUMULADO	718.200	1.037.489	2.205.802	3.192.705	3.901.380	4.260.963	3.882.471	3.514.448	2.976.686	2.453.003	1.943.400	1.447.876	966.430	499.064	45.777	-393.430	-818.559	-1.229.609	
INDICADORES																			
EBIT	78.265	164.790	170.696	146.989	26.002	(60.858)	(12.781)	(7.697)	11.070	36.031	60.254	84.297	106.682	128.414	149.690	174.355	204.308	232.241	
EBTIDA	78.265	194.595	272.792	288.359	227.364	217.035	444.105	456.168	468.330	479.258	489.430	499.542	507.900	515.581	522.899	534.779	551.102	565.176	
ICSD																			

Valores em R\$ 1.000	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	Ano 26	Ano 27	Ano 28	Ano 29	Ano 30	Ano 31	Ano 32	Ano 33	Ano 34	Ano 35	TOTAL
ENTRADAS DE CAIXA	766.499	767.049	808.128	829.831	852.301	875.618	899.927	925.318	951.957	979.918	1.009.310	1.040.258	1.072.913	1.107.315	1.143.149	1.180.117	1.318.158	29.333.677
Parcela A - Receita Tarifária	653.772	654.957	674.867	696.957	718.478	741.494	765.478	789.442	816.438	844.438	873.411	901.499	936.438	970.491	1.005.564	1.042.671	1.168.218	20.274.556
Parcela B - Contraprestação Pecuniária	124.443	124.443	124.443	124.443	124.443	124.443	124.443	124.443	124.443	124.443	124.443	124.443	124.443	124.443	124.443	124.443	134.671	5.080.195
Parcela C - Aporte Público	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.713.886
Parcela D - Receitas Acessórias	8.284	8.549	8.821	9.101	9.391	9.692	10.005	10.333	10.676	11.037	11.416	11.816	12.237	12.681	13.143	13.620	15.269	264.996
DEDUÇÕES DAS RECEITAS	(99.322)	(71.023)	(72.772)	(74.576)	(76.448)	(78.402)	(80.443)	(82.617)	(84.889)	(87.274)	(89.776)	(92.414)	(95.204)	(98.141)	(101.215)	(104.442)	(116.609)	(2.303.477)
PIS	(5.520)	(5.540)	(5.764)	(5.842)	(6.025)	(6.166)	(6.313)	(6.474)	(6.646)	(6.817)	(7.001)	(7.196)	(7.401)	(7.616)	(7.842)	(8.080)	(8.329)	(840.396)
COFINS	(25.477)	(26.031)	(26.602)	(27.192)	(27.808)	(28.455)	(29.134)	(29.877)	(30.645)	(31.461)	(32.310)	(33.206)	(34.157)	(35.158)	(36.212)	(37.344)	(41.672)	(640.396)
ICMS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ISS	(38.325)	(39.352)	(40.406)	(41.492)	(42.615)	(43.781)	(44.996)	(46.266)	(47.598)	(48.996)	(50.466)	(52.013)	(53.646)	(55.366)	(57.157)	(59.006)	(61.907)	(1.280.986)
Crédito de PIS e COFINS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENTRADA DE CAIXA LÍQUIDA	697.177	716.026	735.356	755.255	775.853	797.216	819.484	842.701	867.075	892.644	919.534	947.844	977.709	1.009.173	1.041.934	1.075.675	1.201.549	27.030.196
DESPESAS OPERACIONAIS	(75.504)	(75.716)	(75.772)	(75.775)	(75.775)	(75.775)	(75.775)	(75.775)	(76.238)	(76.435)	(76.448)	(76.448)	(76.646)	(77.418)	(77.716)	(77.736)	(84.600)	(2.489.422)
Administração	(18.890)	(18.906)	(18.910)	(18.910)	(18.910)	(18.910)	(18.910)	(18.910)	(18.941)	(18.954)	(18.955)	(18.955)	(18.955)	(19.002)	(19.022)	(19.024)	(20.620)	(547.586)
CCO	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.282)	(2.469)	(66.155)
Sistema de Arrecadação de Pedágio	(4.503)	(4.586)	(4.591)	(4.591)	(4.591)	(4.591)	(4.591)	(4.591)	(4.963)	(5.122)	(5.133)	(5.133)	(5.133)	(5.696)	(5.937)	(5.954)	(6.836)	(134.054)
Aterramento aos Usuários	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(246)	(7.137)
Aterramento Médico De Emergência	(666)	(666)	(666)	(666)	(666)	(666)	(666)	(666)	(666)	(666)	(666)	(666)	(666)	(666)	(666)	(666)	(666)	(2.037)
Fiscalização (AGERBA)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.600)	(3.896)	(104.396)
Conservação	(26.055)	(26.060)	(26.060)	(26.060)	(26.060)	(26.060)	(26.060)	(26.060)	(26.104)	(26.124)	(26.125)	(26.125)	(26.125)	(26.216)	(26.241)	(26.241)	(28.431)	(756.377)
Inspeção De Tráfego	(420)																	

ANEXO B

Obras Complementares Exemplificativas do Sistema Viário do Oeste

- Duplicação da Ponte do Funil (BA-001) até o início da Operação Plena;
- Duplicação do trecho Ponte do Funil-Nazaré das Farinhas (BA-001) até o início da Operação Plena;
- Semi anel viário de Nazaré (BA-001) até o início da Operação Plena;
- Duplicação do trecho Nazaré-Santo Antônio de Jesus (BA-046) até o fim do 3º ano de Operação Plena;
- Interseção da BA-046 com a BR-101 até o fim do 3º ano de Operação Plena;
- Duplicação do trecho Santo Antônio de Jesus (BA-046)-BR 101/Castro Alves até o 6º ano de Operação Plena;
- Duplicação do trecho Castro Alves-Paraguaçu (BR-116) até o 7º ano de Operação Plena.

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDAC

Rubrica
SUB

DS
MDCD

Anexo C – Processos encerrados com a celebração do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 001/2020-SEINFRA

*Discutir com a PGE: o que será feito com os processos sancionadores e preparatórios em curso?

Processo	Macro tema	Objeto específico
024.2049.2021.0003366-00	“Capex”; “Fórmula Paramétrica”; “Insumos”	Processo instaurado em razão da primeira correspondência da Concessionária alegando a existência de aumento extraordinário de preços dos insumos.
024.2049.2021.0008583-04	“Capex”; “Fórmula Paramétrica”; “Insumos”	Processo instaurado em razão do pleito da Concessionária de aprimoramento contratual para inserção de mecanismo estatístico-econométrico capaz de identificar e diferenciar os aumentos ordinários e extraordinários dos preços dos insumos
024.15408.2023.0007526-22	“Capex”; “Fórmula Paramétrica”; “Insumos”	Processo da Comissão de Solução de Controvérsia
024.15408.2022.0002579-49 e 024.15408.2022.0002623-57	“Postergação de obrigações”	Processo instaurado em razão de pleito da Concessionária de postergação de obrigações contratuais.
024.15408.2022.0007739-55	“Desenbahia”	Processo instaurado em razão de pleito da Concessionária de postergação da obrigação de ressarcir a Desenbahia.
024.15408.2022.0009614-41 e 024.15408.2022.0014226-09	“Custo de capital”	Processo instaurado em razão de pleito de reequilíbrio econômico-financeiro da Concessionária decorrente do aumento do custo de capital
024.15408.2023.0000678-31	“Risco cambial”	Processo instaurado em razão de pleito da Concessionária para

DS
CBVB

DS
DJ

DS
FRM

Initial
U

DS
JPP

Rubrica
PDOL

Rubrica
SUB

DS
MDCD

		aumento do limite de captação de recursos em moeda estrangeira para fins de financiamento
024.15408.2023.0000874-32 e 024.15408.2024.0004156-43	"Prazo"	Processo instaurado em razão de pleito reequilíbrio econômico-financeiro da Concessionária em razão da redução do prazo de exploração da infraestrutura causado pelo atraso no cronograma de implantação
024.15408.2023.0008626-49	"Demanda"	Processo instaurado em razão de consulta da Concessionária a respeito do descasamento entre a demanda projetada e o atual cronograma do empreendimento.
024.15408.2023.0008724-40	"Demanda"	Processo instaurado em razão de consulta da Concessionária a respeito do risco de demanda após do 15º ano de operação.
024.2049.2021.0000361-26 e 024.15408.2023.0003499-09	"FGAP"	Processos instaurados em razão de pleito da Concessionária de reestruturação do FGAP
024.15408.2021.0007635-41 e 024.15408.2022.0001577-23	Garantia de execução	Processo instaurado em razão de pleito da Concessionária de postergação da atualização da garantia contratual
024.15408.2021.0008413-64	Integralização de capital	Processo instaurado em razão de pleito da Concessionária de postergação da realização de novas integralizações de capital
024.15408.2022.0007835-94	"Sondagem"	Processo instaurado em razão de pleito da Concessionária para alteração dos marcos de aportes públicos para custear parte dos serviços de sondagem marítima ("Pleito da Sondagem" ou "Aditivo da Sondagem")
024.15408.2022.0007874-09	"Dragagem"	Processo instaurado em razão de reequilíbrio a ser

DS
CBVBDS
DJDS
FRMInitial
UDS
JPPRubrica
PDACRubrica
SUBDS
MDCD

		pago à Concessionária em razão da elaboração dos estudos e projetos para implantação do novo canal de navegação do Porto de Salvador
--	--	--

Sancionadores/De apuração

Processo	Macro tema	Objeto específico
024.15408.2022.0014080-11	Desenbahia	Processo instaurado para verificação da ocorrência ou não de descumprimento contratual pela Concessionária em razão do não ressarcimento à Desenbahia pelo custos incorridos por esta entidade na elaboração dos projetos. Após devida instrução e orientação da PGE, foi instaurado processo sancionador contra a Concessionária 024.12184.2024.0000412-06
024.12184.2024.0000412-06	Desenbahia	Processo sancionador instaurado em razão do descumprimento da obrigação de ressarcir a Desenbahia. Comissão processante opinou pela aplicação de multa.
024.15408.2022.0014076-34	Desapropriação e reassentamento	Processo instaurado para verificação da ocorrência ou não de descumprimento contratual pela Concessionária em razão da não apresentação dos plano de reassentamento e desapropriação, bem como dos cadastros socioeconômicos, no prazo estipulado no Contrato. Processo pendente de instrução pela Seinfra.
024.15408.2022.0014077-15	Projetos de engenharia	Processo instaurado para verificação da ocorrência ou não de descumprimento contratual pela Concessionária em razão da não apresentação dos projetos de engenharia no prazo estipulado no Contrato. Processo em análise pela PGE