

DIRETRIZES TÉCNICAS PARA ASSESSORAMENTO TÉCNICO ESPECIALIZADO EM ESTUDOS PORTUÁRIOS E AQUAVIÁRIOS

O assessoramento técnico especializado em engenharia de transportes na SUPAQ, voltados para a estruturação de negócios de concessões de infraestruturas aquaviárias e a elaboração ou avaliação de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental de terminais portuários, deverá contemplar todos os elementos básicos descritos no presente documento.

Deverão ser utilizados os dispositivos legais para elaboração de EVETEA de áreas em Portos Organizados, assim definidos:

INSTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016;	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução ANTAQ nº 85 de 18 de agosto de 2022;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Plano Mestre do Complexo Portuário;	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento-PDZ;	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração Portuária-REP	Planejamento setorial

Poderá também ser utilizado, de forma subsidiária as presentes diretrizes técnicas, o “Manual de Análise para Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental”, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, versão setembro/2022 (ou outra versão que mais atual).

Link para download:

<https://sophia.antaq.gov.br/terminal/acervo/detalhe/27654?guid=4094b5ec288ae2f52073&returnUrl=%2Fterminal%2Fresultado%2Flistar%3Fguid%3D4094b5ec288ae2f52073%26quantidadePaginas>

Os estudos abrangem as seguintes seções:

1. Estudos de Mercado;
2. Estudos de Engenharia;
3. Estudos Operacionais;
4. Estudos de Meio Ambiente;
5. Estudos Econômico-Financeiro e
6. Estudos Jurídico-Regulatório.

1. ESTUDOS DE MERCADO E DEMANDA

O estudo de mercado visa identificar os perfis de carga que poderão ser movimentadas em terminais portuárias e tem por objetivo verificar a viabilidade econômica e ambiental do empreendimento, orientando o dimensionamento e o porte do projeto.

A análise de mercado é composta pela projeção do fluxo de cargas e pela estimativa de preços dos serviços ao longo do horizonte contratual.

As projeções são utilizadas para:

- Balizar o projeto de engenharia e o dimensionamento do terminal;
- Realizar a análise financeira com vistas a verificar a viabilidade do projeto; e
- Estabelecer os termos contratuais adequados para a exploração da área/instalação.

Nesse sentido, as projeções de demanda para o terminal foram estruturadas a partir de duas etapas, refletindo dois grandes blocos de avaliação competitiva, denominados análise de demanda macro e análise de demanda micro.

Na análise de demanda macro, busca-se identificar como as cargas produzidas e consumidas no país são escoadas pelos portos brasileiros. Esse cenário corresponde à competição interportuária.

Para a demanda micro, busca-se identificar como as cargas destinadas a um determinado Complexo Portuário são distribuídas entre os terminais existentes. Esse cenário corresponde à competição intraportuária.

A demanda potencial por instalações portuárias no Brasil tem sido objeto de diversos estudos em âmbito nacional e regional. Para estimar a demanda macro potencial de um Complexo Portuário no tocante aos perfis de carga que podem ser movimentados. Logo, as projeções de demanda são baseadas em estudos oficiais. Segue abaixo, de forma não exaustiva, alguns estudos que são utilizados para estimar as projeções de demanda.

- Plano Nacional de Logística – PNL;
- Plano Setorial Portuário;
- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto – PDZ;
- Plano Mestre do Complexo Portuário em estudo;
- Outros estudos oficiais em setores específicos tais como:
- Projeções do Agronegócio Brasil – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA;
- Estimativas de Produção para as safras de grãos– Companhia Nacional de Abastecimento – CONAB;
- Estudos realizados pela Empresa de Pesquisa Energética – EPE.

Em âmbito nacional, esses estudos são os instrumentos oficiais de planejamento do setor portuário, indicativos para atração de investimentos e identificação de oportunidades, possibilitando a participação da sociedade no desenvolvimento dos portos e da sua relação com as cidades e o meio ambiente, bem como proporcionando a integração com as políticas de

expansão da infraestrutura nacional de transportes e a racionalização da utilização de recursos públicos.

Excepcionalmente, poderão também ser consideradas demandas ainda não levantadas em estudos oficiais, com vista a resguardar a fidedignidade do estudo, desde que as informações sejam devidamente justificadas.

Compreende ainda escopo da análise a avaliação da cesta de serviços objeto do instrumento contratual, com vista a resguardar o padrão de competitividade almejado, e a avaliação dos correspondentes preços de mercado praticados.

Os preços deverão ser levantados, sempre que possível, em instalações com tipo de carga, características operacionais e porte similar, em todo território nacional. Deverá ser priorizado o levantamento junto aos terminais concorrentes e em instalações localizadas na mesma região geográfica. Os dados poderão ser tratados com vista a segregar atividades de maior interesse operacional (como embarque e armazenagem) e para eliminar amostras que não estejam aderentes ao comportamento de mercado. Todos os dados levantados deverão ser devidamente formalizados ou salvos, de forma a possibilitar posterior conferência.

2. ESTUDOS DE ENGENHARIA

O estudo de engenharia tem por objetivo dimensionar investimentos mínimos para atender a demanda projetada para o empreendimento e estabelecer a capacidade nominal estimada do terminal, tendo como referência as boas práticas de dimensionamento, eventual *benchmarking* e restrições identificadas.

Após a identificação e apresentação das áreas, serão abordados três distintos subsistemas operacionais, seguindo a seguinte ordem, aquaviário, armazenagem e terrestre.

Em seguida, para cada subsistema apresenta-se o detalhamento dos investimentos necessários para operação do futuro terminal, assim como todos os indicadores de desempenho, navio-tipo e capacidade almejada.

Na sequência é realizada a compatibilização da capacidade futura do empreendimento, ocorrendo a junção de todos os subsistemas envolvidos, apresentando os principais indicadores e projeção da capacidade limitante do terminal, denominado cálculo de micro-capacidade.

Por fim, apresentam-se os anexos contendo figuras georreferenciadas elaboradas para o terminal e quadro resumo dos investimentos de Capex.

Eventualmente poderão ser também previstos nessa seção a proposição de metas ou obrigações contratuais que visem resguardar o adequado cumprimento contratual.

Avaliação dos ativos existentes

A CONTRATADA listará e apresentará a relação dos equipamentos existentes no terminal, sendo divididos em reversíveis e não reversíveis. O principal objetivo dessa avaliação é cumprir o requisito de levantamento de ativos e passivos que potencialmente serão vinculados ao futuro contrato de concessão/arrendamento.

Descrição dos investimentos

Os investimentos no terminal deverão apresentar os valores a serem gastos no

I-Desenvolvimento do Terminal e

II-Equipamentos de apoio à Operação.

Os investimentos deverão ser dimensionados com os preços constantes do Sistema de Custos Referenciais de Obras (SICRO), sob gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Informa-se quanto à hierarquia para estabelecimento dos sistemas de precificação: SICRO (DNIT), Sistema Nacional de Pesquisa de custos e Índices da Construção Civil (SINAPI), outras referências de custos federais, estaduais ou municipais válidas e com apresentação analítica, ou, na impossibilidade de utilização de tais sistemas, pesquisa de mercado mediante a apresentação de orçamentos.

Pondera-se que, utilizando composições de custos federais, estaduais ou municipais de Unidades Federativas (UF) diferentes do empreendimento, estas devem ser adaptadas com os custos dos insumos do SICRO ou SINAPI referente à UF do empreendimento.

A data-base a ser considerada nos estudos deverá ser a das publicações do SICRO mais recentes, disponibilizada até a data do fechamento dos estudos. Cabe ressaltar que todas as tabelas de referência e pesquisas de mercado utilizadas no processo de orçamentação deverão seguir a mesma data-base da publicação do SICRO adotada.

Para fins de reposição dos ativos totalmente depreciados ou amortizados (investimento recorrente), deverá ser considerada a vida útil dos bens e as taxas de Depreciação e Amortização Anuais.

As Obras de Ampliação de Capacidade e as Obras Vinculadas a Parâmetros de Desempenho serão dimensionadas de acordo com as estimativas de expansão da demanda e obrigação de prestação de serviço adequado e deverão ser mensuradas utilizando critérios objetivos e melhores práticas para escolha da intervenção de engenharia mais adequada, de acordo com parâmetros apresentados pela INFRA S.A.

O projeto de implantação do terminal obedecerá a todos os códigos e regulamentos locais, estaduais e federais aplicáveis, bem como os padrões de projeto indicados pelas organizações abaixo (observem que os padrões e códigos brasileiros serão os padrões/códigos principais do projeto, no caso de conflito com outros padrões internacionais, o código mais restritivo será aplicado):

- ABNT, ou quando esses não estiverem disponíveis, padrões apropriados e internacionalmente reconhecidos, incluindo os listados acima sob o título “Requisitos de Projeto”;
- ISO;
- IMO;
- MARPOL;
- Autoridade Marítima;
- Receita Federal;
- Corpo de Bombeiros local;
- Fornecedores Externos de Serviços Públicos, em conformidade com Códigos de Edificação e Construção nacionais e internacionais;
- PIANC.

A contratada poderá adotar tantas planilhas eletrônicas quanto necessário para demonstrar e tornar claro os cálculos efetuados para estimar os investimentos, desde que os resultados possuam rastreabilidade e permitam sua análise.

3. ESTUDOS OPERACIONAIS

A CONTRATADA deverá apresentar a descrição das operações dos produtos a serem operados no terminal, contendo o fluxograma de embarque e desembarque do terminal, origem e destino da carga.

Deverão ser apresentados também uma descrição do desempenho operacional por produto e por berço contendo no mínimo os seguintes indicadores operacionais:

- Consignação Média;
- Taxa de Ocupação de Berço;
- Prancha Média; e
- Nível de Serviço;

O estudo dos custos operacionais visa identificar quantificar e precificar todos os custos e despesas associados à operação portuária durante o período do arrendamento/concessão, além das frentes administrativas necessárias à gestão do negócio. A estrutura de custos está dividida em custos fixos e custos variáveis. A partir desta divisão delimitou-se a seguinte categorização:

Custos Fixos:

- Mão-de-Obra própria;
- Utilidades;
- Manutenção;
- Geral e Administrativo;
- Custos Ambientais;
- Taxas e outras Contribuições.

Custos Variáveis:

- Mão-de-Obra terceirizada;
- Utilidades;
- Tarifas Portuárias.

Poderá ser adotadas tantas planilhas eletrônicas quanto necessário para demonstrar e tornar claro os cálculos efetuados para estimar os custos, desde que os resultados possuam rastreabilidade que permitam sua análise.

4. ESTUDOS DE MEIO AMBIENTE

Os estudos de Meio Ambiente têm por objetivo prever todos os impactos previstos sobre a gestão do empreendimento, e possui com premissas a precificação com despesas com licenças e renovações, estudos e programas ambientais, gestão de programas ambientais, assim como incorporar boas práticas ESG nos estudos e identificar eventuais riscos.

Levantamentos de Campo:

O levantamento de campo visa reunir os dados necessários para o planejamento de solução ou de mitigação de riscos e impactos socioambientais, para o atendimento aos padrões das normas técnicas, regulatórias e da legislação local. O levantamento deve ser acompanhado obrigatoriamente por uma análise de acordo com as regulações locais e com as melhores práticas nacionais e internacionais.

O Relatório do Estudo Socioambiental deverá conter, no mínimo, os pontos descritos a seguir.

✓ Descrição da metodologia adotada para elaboração de estudos, com indicação das fontes de informação utilizadas, inclusive oficiais (e.g. IBGE, FUNAI, IBAMA, DNIT, INFRA S.A., DER, SEINFRA, ANTT e ANTAQ). Marco Legal: Deverão ser elencados os arcabouços legais e normativos (leis, decretos, instruções normativas, portarias no âmbito federal, estadual, distrital e municipal) relacionados com as intervenções planejadas, destacando as restrições e implicações de cada norma por processo de licenciamento ambiental.

Diagnóstico Socioambiental:

Esse diagnóstico tem por finalidade apresentar uma caracterização geral da área onde se insere o empreendimento, para subsidiar a avaliação e alocação dos riscos, bem como os aspectos que podem impactar os custos e o cronograma do projeto. Deverá ser feita uma caracterização geral da área onde se insere o Estudo, descrevendo e analisando o Meio Físico, Meio Biótico (flora, fauna e suas áreas ambientalmente relevantes) e Meio Antrópico. Licenciamento Ambiental: Será descrita a situação do licenciamento ambiental (licenças e autorizações concedidas, TAC, Termos de Compromisso, processos de licenciamento ambiental em andamento etc.), apresentando seus resultados em um quadro-resumo.

Inventário dos Passivos Socioambientais Existentes

O Inventário de passivos ambientais deverá observar as diretrizes constantes em manuais, normas vigentes e orientações da INFRA S.A., Poder Concedente e Órgãos Ambientais. Análise dos Impactos Ambientais Identificação e Caracterização dos Impactos.

Avaliação dos Impactos Ambientais: Com base na caracterização de cada impacto e considerando legislação específica (quando houver) e as características da área de implantação do empreendimento, deverá ser determinada a magnitude e a significância de cada impacto ambiental. A metodologia utilizada deverá ser detalhada.

Medidas Mitigadoras, Compensatórias e Programas Ambientais

Com base na análise dos impactos ambientais, deverão ser estabelecidas medidas de prevenção, mitigação e/ou compensação dos impactos do empreendimento, as quais serão instituídas no âmbito de planos e programas ambientais, a serem mais bem detalhados quando da apresentação do Plano Básico Ambiental — PBA, em etapa posterior do licenciamento.

Os custos socioambientais deverão ser estimados de acordo com os levantamentos e análises efetuadas, relacionando cada um dos itens que compõe o custo com sua origem e justificativa, incluindo os custos relacionados ao licenciamento ambiental, e por fase (implantação e operação), devendo contemplar, no mínimo:

Os custos socioambientais deverão ser pormenorizadamente apresentados por tipo de restrição. A data-base a ser considerada nos estudos de Meio Ambiente deverá ser a mesma definida para os demais atributos do projeto.

Os procedimentos de elaboração do orçamento devem considerar metodologias, premissas e referências oficiais ou de instituições reconhecidas. Deverá ser apresentado quadro-resumo dos orçamentos correspondentes aos pontos elencados, separando os valores de CAPEX ambiental e OPEX ambiental.

Poderão ser utilizadas outras fontes, especificações e parâmetros distintos dos apresentados, desde que fundamentado e validado previamente pela INFRA S.A.

5. ESTUDOS ECONÔMICO-FINANCEIRO

Modelagem Econômico-Financeira:

A análise econômico-financeira de empreendimentos em portos organizados, segundo a Resolução nº 85-ANTAQ/22, deve basear-se nas receitas e dispêndios relativos à exploração dos serviços a serem realizados, com objetivo de verificar a viabilidade econômico-financeira do empreendimento.

A metodologia empregada para avaliação desses empreendimentos é a do fluxo de caixa descontado, considerando-se como taxa de desconto o WACC (*weighted average cost of capital*), calculado de forma a refletir os riscos inerentes às atividades a serem realizadas.

A avaliação realizada pelo método do fluxo de caixa descontado baseia-se na teoria de que o valor de um negócio depende dos benefícios futuros que ele pode produzir, descontados para um valor presente, por meio da utilização de uma taxa de desconto apropriada (WACC) para o empreendimento.

De forma geral, o fluxo de caixa consolida os dados de entrada a partir dos impactos financeiros positivos e negativos gerados pelo empreendimento, e determina o Valor Presente Líquido – VPL resultante do projeto, ordenando-os em uma equação que congrega condicionantes contábeis e tributárias.

Deve-se destacar que o fluxo de caixa considera que os dados de entrada do modelo estejam em termos reais (e não nominais), ou seja, não se considera efeitos inflacionários no modelo. Dessa forma, todos os dados de entrada do modelo são definidos em uma mesma data-base monetária.

Oportuno mencionar que é considerado o fluxo de caixa desalavancado do projeto, calculado com base na seguinte estrutura:

Fluxo de Caixa Operacional (desalavancado)

$$\begin{aligned} & \text{EBIT (Lucro Operacional)} \\ & + \text{Depreciação/Amortização} \\ & = \text{EBITDA (Lucro Operacional antes de Depreciação/Amortização)} \\ & - \text{Impostos (IR, CSLL)} \\ & +/- \text{Variação de Capital de Giro} \\ & - \text{Investimentos} \\ & = \text{Fluxo de Caixa} \end{aligned}$$

Após identificar os resultados individuais para cada ano de projeto, aplica-se a taxa de desconto para trazer os resultados da atividade operacional ao ano zero do empreendimento, determinando o Valor Presente Líquido (VPL) do projeto.

A partir do VPL do empreendimento, obtêm-se os parâmetros de remuneração sobre a área, zerando-se o VPL do projeto na exata medida da inclusão de custos remuneratórios pela

exploração da área. Portanto, a variável de saída do modelo econômico-financeiro é o valor de arrendamento, definido em parcela fixa e variável.

Premissas do Projeto (podem ser alteradas à critério do Poder Concedente)

PREMISSAS	DESCRIÇÃO
Variável de seleção do Leilão	Maior Valor de Outorga, definida por meio de diretriz do Poder Concedente.
Pagamentos a Agências Governamentais	Calculado de tal forma que o Valor Presente Líquido - VPL do Projeto seja igual à zero.
(Valor de Arrendamento) Divisão Fixo / Variável	50% fixo / 50% variável, definida por meio de diretriz do Poder Concedente.
WACC	9,92% a.a. , conforme Acórdão N° 329-ANTAQ, de 30 de Maio de 2022.
Demanda	Desenvolvidas como parte da análise do estudo de mercado.
Capex	Custos de Capital elaborados como parte da análise de engenharia.
Opex	Custos Operacionais elaborados como parte da análise da operação.
Método tributação	Otimização do método tributário (Lucro Real / Lucro Presumido).
Outros parâmetros-chave	
- Moeda do modelo	R\$
- Valores das previsões	Em termos reais, não alavancados.

Planilha do modelo econômico-financeiro

O modelo econômico-financeiro adotado deverá ser apresentado em uma única planilha eletrônica que consolide todos os estudos da modelagem (demanda, engenharia, operacional, socioambiental e econômico-financeiro) e seus resultados (DRE, balanço, fluxo de caixa), bem como contemple as diversas memórias de cálculo do estudo

Esta planilha não deve apresentar nenhum tipo de conexão externa, como vínculos com outras planilhas (referências de fórmulas, nomes definidos etc.), de modo a facilitar a rastreabilidade das informações.

A planilha deverá permitir edição e alteração de todos os seus campos, devendo apresentar as fórmulas e referências, e não somente os dados deles resultantes. Não poderá haver, na planilha entregue, senhas, proteções ou outros dispositivos que comprometam sua utilização e conferência.

Deverá, também, dispor de um painel de controle com a apresentação dos principais dados de entrada (inputs), premissas operacionais projetadas ao longo do prazo da concessão/arrendamento portuário e variáveis críticas para as avaliações e resultados, com possibilidade de alterações dos seus valores para simulação de diferentes cenários que contemplem, de maneira consistente entre si, mudanças simultâneas em suas premissas, bem como eventuais opções de implantação integral, em etapas ou lotes do projeto, se aplicável.

O painel de controle deverá contemplar os parâmetros que dependam de definições que possam ocorrer após a análise inicial dos resultados, com possibilidade de alterações dos seus valores de forma direta e com a mínima necessidade de alteração no restante da planilha.

6. ESTUDOS JURÍDICOS

A Assessoria Jurídica deverá fornecer suporte às atividades jurídicas conduzidas pela SUPAQ e, para tanto, deverá realizar atividades como as descritas a seguir:

- ✓ Análise de documentação, legislação e regulação relativas aos projetos, incluindo editais, contratos, normas portuárias, hidroviárias, de contratações públicas, bem como decisões judiciais e administrativas. Com base na doutrina e jurisprudência, deverão ser avaliados aspectos jurídicos e regulatórios pertinentes, tais como diagnósticos de obrigações, riscos, incentivos fiscais, recursos aplicáveis aos projetos, entre outros. Caso necessário, elaboração de propostas de adaptações ou, ainda, proposição de novas normas, contratos ou documentos pertinentes;
- ✓ Elaboração de opinativos jurídicos, pareceres, relatórios técnicos, recomendações em instrumentos contratuais, convênios e outros temas jurídicos relacionados ao desenvolvimento dos projetos, que venham a ser solicitados, descrevendo os riscos identificados a partir da análise da legislação e jurisprudência pertinentes, e propondo os endereçamentos, interpretações, respostas e alterações legislativas cabíveis;
- ✓ Assessoria na preparação e revisão de documentação em geral, incluindo minutas de notas técnicas, e-mails, despachos, pareceres, contribuições de consulta pública, entre outros que venham a ser solicitados;
- ✓ Acompanhamento de processos administrativos e judiciais;
- ✓ Assessoria no âmbito de eventuais diligências necessárias nos órgãos de controle e outras entidades que exerçam atribuições regulatórias, fiscalizatórias, aprobatórias e legislativas;
- ✓ Suporte ao Poder Concedente ou à agência reguladora para a identificação, análise, revisão, defesa ou recomendação de atos necessários à licitação do projeto, bem como identificação de quaisquer outras aprovações, licenças e autorizações aplicáveis ao projeto;
- ✓ Suporte ao Poder Concedente ou à agência reguladora para qualquer medida necessária à implantação do(s) modelo(s) de garantias selecionado(s), cuja constituição ocorra previamente ao leilão;
- ✓ Levantamento de potenciais passivos jurídicos referentes aos projetos, na forma de *due diligence* legal com o objetivo de fornecer informações necessárias à tomada de decisão acerca de possíveis entraves à licitação ou custos decorrentes de obrigações envolvendo a área a ser licitada. Identificação de situações que possam frustrar o certame licitatório ou gerar obrigação de ressarcimento por parte do poder público ou da futura arrendatária. Análise do histórico contratual da atual titular do contrato de exploração do terminal, definição dos bens operacionais que poderão ser disponibilizados na licitação, análise de processos judiciais, administrativos ou, ainda, tratativas extrajudiciais que possam impactar o futuro empreendimento. Identificação de situações como: possibilidade de prorrogação ou manutenção do contrato atual mediante liminar judicial ou outro instrumento; existência de

bens não reversíveis, passíveis de serem retirados do terminal ou indenizados pela futura arrendatária; investimentos não amortizados realizados pela atual titular, que possam gerar direito à recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual; e outros fatos que possam gerar impactos jurídicos em relação à área a ser licitada, incluindo questões patrimoniais, trabalhistas, civis, penais, entre outras.

✓ Elaboração e revisão de minutas de edital e contrato com base em regimes jurídicos diversos, incluindo concessões, arrendamentos, parcerias público-privadas, autorizações para Terminais de Uso Privado, contratos de operador portuário, contratações públicas, entre outros que venham a ser solicitados. As atividades poderão incluir a revisão de minutas e proposição de ajustes ou novas cláusulas, bem como a elaboração completa de minutas de edital, contrato, anexos (inclusive anexos técnicos), apêndices etc., incluindo versões de minutas propostas pelo poder concedente, agência reguladora ou outros entes. As minutas de edital e contrato deverão considerar a legislação e a regulação setorial, bem como outras normas ou critérios julgados necessários, como diretrizes de entidades políticas ou reguladoras.

✓ Apresentação de justificadas relativas às alterações realizadas na elaboração ou revisão das minutas de editais, contratos e anexos.

✓ A elaboração e revisão de minutas de edital e contrato deverão considerar aspectos como:

- Condições de Participação no Leilão;
- Exigências de qualificação técnicas, econômico-financeiras e jurídicas para os proponentes do Leilão;
- Documentos e Declarações exigidos para os proponentes do Leilão;
- Alocação de Riscos do Contrato de Concessão/Arrendamento, levando-se em conta também a identificação e ações de mitigação propostas em cada uma das dimensões de estudo do projeto;
- Modelos de Garantias do Edital e Contrato de Concessão/Arrendamento;
- Cabimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão/Arrendamento;
- Meios de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão/Arrendamento;
- Regras para dimensionamento e integralização do Capital Social exigido no Contrato de Concessão;
- Assunção do Controle pelos Financiadores;
- Casos de Extinção do contrato da Concessão/Arrendamento, incluindo as indenizações cabíveis;
- Procedimento de devolução dos bens reversíveis ao término do contrato;
- Seguros;
- Resolução de Controvérsias; entre outros temas pertinentes.