

## RELATÓRIO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 131/2013

### 1. Introdução

As rodovias BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS integram a 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais – Fase III, previstas no Programa Nacional de Desestatização – PND, pelo Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997, o qual foi alterado pelos Decretos nº 5.432/2005 e nº 6.892/2009, compondo ainda o Programa de Investimentos em Logística, lançado pelo Governo Federal em 15/08/2012.

O projeto consiste na exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade das rodovias e visa integrar as regiões Norte e Centro-Oeste às regiões Sudeste e Sul do país por meio de rodovias com um nível de serviço e qualidade superior, necessário para o escoamento da produção e transporte de bens e pessoas com segurança, conforto e agilidade. O sistema rodoviário compreendendo os sete lotes de concessão tem extensão de 5.849,2 km, incluindo todos os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais ou locais, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas às concessões.

Os lotes rodoviários a serem concedidos apresentam as seguintes características:

- BR-262/ES/MG, entre o entroncamento com a BR-101, no município de Viana, no estado do Espírito Santo, e o entroncamento com a BR-381, em João Monlevade, no estado de Minas Gerais, totalizando 375,6 km;
- BR-050/GO/MG, entre o entroncamento com a BR-040, em Goiás, até a divisa de Minas Gerais com o estado de São Paulo, totalizando 436,6 km;
- BR-060/153/262/DF/GO/MG, sendo 630,2 km da BR-060 e BR-153, desde o entroncamento com a BR-251, no Distrito Federal, até a divisa dos estados de Minas Gerais e São Paulo, e 546,3 km da BR-262, do entroncamento com a BR-153 ao entroncamento com a BR-381, no estado de Minas Gerais, totalizando 1.176,5 km;
- BR-153/TO/GO, sendo 751,9 km da BR-153, entre o entroncamento da BR-060 em Anápolis, no estado de Goiás, e o entroncamento com a TO-080 em Paraíso do Tocantins, e um trecho de 62,1 km da TO-080, fazendo a ligação entre Paraíso do Tocantins e Palmas, totalizando 814,0 km;
- BR-101/BA, entre o entroncamento com a BR-324, no município de Feira de Santana, e o km 938,8, no entroncamento com a BA-698, no município de Mucuri, totalizando 772,3 km;
- BR-163/MT, com início na divisa com o estado do Mato Grosso do Sul, e término no km 855,0 (MT), no entroncamento com a rodovia MT-220, totalizando 850,9 km;
- BR-163/267/262/MS, sendo 847,2 km da BR-163 (início na divisa com o estado do Mato Grosso e término na divisa com o Paraná), 249,3 km da BR-267 (início no entroncamento com a BR-163 e término na divisa com o estado de São Paulo) e 326,8 km da BR-262 (início no entroncamento com a BR-163 e término na divisa com o estado de São Paulo), totalizando 1.423,3 km.

A proposta de concessão das rodovias segue o novo modelo de Concessões de Rodovias Federais, com foco nos parâmetros de desempenho, no desconto de reequilíbrio e no fluxo de caixa marginal com taxa interna de retorno variável ao longo do projeto.

O projeto inova a medida que os melhoramentos de duplicação total das rodovias deverão estar concluídos até o final do 5º ano de concessão, e ainda, a cobrança de pedágio só iniciará após a conclusão de 10% de toda a duplicação prevista para os cinco primeiros anos.

## **2. Objetivo**

Foi realizada Audiência Pública presencial no dia 18 de janeiro de 2013, em Brasília, conforme disposto no Aviso de Audiência Pública nº 131/2013, com período para envio de contribuições das 9 horas do dia 9 de janeiro de 2013 até as 18 horas do dia 25 de janeiro de 2013, sendo prorrogado até o dia 9 de fevereiro de 2013 por meio do Comunicado Relevante nº 01, de 25 de janeiro de 2013, publicado na Edição Extra do Diário Oficial da União, em 25 de janeiro de 2013. A audiência teve por objetivo colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato para concessão das rodovias BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS, integrantes da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase III.

## **3. Justificativa**

Compete à ANTT regular e fiscalizar a exploração da infraestrutura rodoviária concedida. Desta forma, a Audiência Pública se impõe em respeito à Resolução nº 3.705/2011:

*“Art. 2º Para fins desta Resolução são instrumentos de Participação e Controle Social:*

*(...)*

*IV – Audiência Pública: instrumento utilizado para consolidar proposta final de ação regulatória, aberto ao público, que possibilita participação oral ou escrita em sessões presenciais, sobre matéria que afete restritivamente direitos de agentes econômicos e usuários.”*

#### **4. Desenvolvimento**

A partir da análise e da constatação de que o projeto se apresenta potencialmente viável, submeteu-se as minutas de Edital e Contrato para concessão das rodovias integrantes da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais – Fase III ao Processo de Participação e Controle Social.

Na sessão presencial acima referida, a mesa diretora foi composta pelas servidoras Viviane Esse e Luciana Faria Cortonesi, presidente e secretária, respectivamente; e ainda, os servidores Leonardo Mesquita Cavalcanti e Márcio Luis Galindo, representantes da Ouvidoria e Procuradoria da ANTT. A Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária foi representada pelo servidor Érico Reis Guzen que realizou a apresentação do projeto de concessão.

Após a Audiência nº 131/2013, foi realizada a análise das sugestões e contribuições pela equipe técnica e jurídica da ANTT, as quais estão respondidas no Anexo I.

## **5. Contribuições Recebidas**

No período estabelecido para o recebimento de contribuições na vigência do processo da Audiência Pública nº 131/2013, foram recebidas 60 (sessenta) contribuições, sendo 56 (sessenta) contribuições por meio eletrônico, 2 (duas) presenciais por meio oral e 2 (duas) presenciais por meio escrito.

As contribuições apresentadas reproduzem as colocações dos contribuintes e são acompanhadas das respostas da área técnica.

## **6. Relação das instituições e pessoas que apresentaram manifestações**

- Alexandre Verona;
- André Roriz de Castro Barbo;
- Antonio Jonas Pinheiro Barros;
- Bianca Gadelha;
- Breno Borges Ferreira;
- Bruno Aurélio;
- Carlos Emidio Pitanga Domini;
- César Augusto Torres;
- Claret de Freitas;
- Claudinei Domingues Iophuacues;
- Da Fonte Advogados;
- Daniel Borges Santos;

- Elias Temer Junior;
- Eva Leandro Mendes Yanaguita;
- Grupo de Trabalho de Infraestrutura do CREA-ES;
- Gustavo Fernandes;
- Iram Garcia;
- Isaac Barros;
- José Henrique Marinho de Oliveira;
- José Prestes de Camargo;
- Josivaine Ester Fioreze da Silva;
- Kleber Luiz Recaldes;
- LHB Consultoria e Projetos Ltda.;
- Manoel Antonio Cursino Ribeiro;
- Mateus Horta Oliveira;
- Mauricio Estelitta Lins Costa;
- Mirella Broj de Oliveira;
- Norito Yanaguita;
- Odebrecht Transport;
- Odilson Souza Marques;
- Paulo de Meira Lins;
- Polian Mól ew Marques;
- Polícia Rodoviária Federal;
- Rodrigo;
- Rogério Ambrosio Rodrigues;
- Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE/MT;
- Victor Mizusaki;
- Wellington Márcio Kubliskas;
- Wesley Silas Barbosa da Cruz;
- Will C;

- Wilson Castilho;

## **7. Considerações Finais**

As contribuições recebidas pela Comissão da Audiência Pública nº 131/2013 foram analisadas tecnicamente, e aquelas que foram aceitas serão incorporadas às minutas de Edital e Contrato, oportunamente disponibilizadas.

## **8. Conclusão**

Concluída a apreciação das manifestações recebidas por intermédio do processo de Audiência Pública nº 131/2013, cuja síntese encontra-se registrada no Anexo I, e considerando a necessidade de tornar públicos os resultados, propõe-se o encaminhamento do presente Relatório, bem como da Ata da Audiência, para análise e aprovação da Diretoria da ANTT e posterior divulgação.

Em 3 de junho de 2013.

**VIVIANE ESSE**

Presidente da Audiência Pública

**LUCIANA FARIA CORTONESI**

Secretária da Audiência Pública

## **Anexo I**

### **Consolidação das Contribuições Recebidas na Audiência Pública nº 131/2013 e Considerações da Equipe Técnica**

## Contribuições – Intercâmbio Documental - E-mail e protocolo ANTT

(9 de janeiro a 9 de fevereiro de 2013)

### **1. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1273078**

#### **Contribuição:**

Não aguentamos mais pedágios.

#### **Resposta da área técnica:**

Governos, em todo o mundo, têm compromissos e necessidades a atender, visando o desenvolvimento sustentado do país, do Estado, do Município. O custo de atendimento dessas necessidades é, também em todo o mundo e sobretudo no Brasil, muito maior do que a disponibilidade de recursos públicos para fazê-lo.

Assim, em muitos setores é necessário transferir aos seus usuários o custo pelos investimentos e manutenção dos serviços, mediante a cobrança de pedágio. Isso permite que o Governo possa direcionar os recursos disponíveis para outras áreas, em que os usuários ou cidadãos não tem efetivamente possibilidade de arcar com os custos.

### **2. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1273091**

#### **Contribuição:**

Como faço para obter a Nota Técnica nº. 663 STN/SEAE/MF, de 17 de agosto de 2012, que define a TIR do projeto?

#### **Resposta da área técnica:**

A Nota Técnica nº. 318/2013/STN/SEAE/MF, que estabelece nova TIR de 7,2% será disponibilizada nos documentos finais da Audiência Pública nº 132.

### **3. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286412**

**Contribuição:**

Sugiro que as empresas que assinarem o contrato de concessão tenham metas anuais para manutenção do contrato: % de duplicação da rodovia; % de 3a faixa construída; # de acidentes; R\$ gastos em re-asfaltamento. Somente com metas anuais é possível melhorar, realmente, as estradas federais.

**Resposta da área técnica:**

O Programa de Exploração da Rodovia - PER, anexo ao contrato de Concessão, prevê prazos para todas as obras de melhoria e ampliação de capacidade previstas. A manutenção e a conservação dos elementos das rodovias serão avaliadas através da qualidade observada pela fiscalização da ANTT. A gestão por parâmetros de desempenho é mais efetiva do que a gestão pelo controle de gastos.

Quanto a acidentes, foi incluído, no contrato da 3ª Etapa - Fase III, um mecanismo para incentivar a concessionária a reduzir o a ocorrência de incidentes ao longo do trecho concedido.

**4. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286607****Contribuição:**

Por gentileza verificar o link fale conosco ficou trocado o da audiência pública 131/2013 Editais e Contratos tem que ser o link da audiência pública 132/2013 e vice versa.

**Resposta da área técnica:**

Os links para o Fale Conosco foram corrigidos.

**5. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286670 e 1286678****Contribuição:**

Solicitamos que no instrumento próprio seja consignada a obrigação da concessionária em realizar obras e serviços para a construção, manutenção, reforma

e ampliação das unidades operacionais (Postos e Delegacias) da Polícia Rodoviária Federal, quando necessário, tudo conforme o padrão estabelecido pelo órgão central (DPRF), por se tratar de um patrimônio público da união inserido na RODOVIA.

**Resposta da área técnica:**

As demandas relacionadas à Polícia Rodoviária Federal são objeto de tratativas entre a direção desta e da ANTT. A minuta do Contrato de Concessão prevê verba para segurança no trânsito, que será disponibilizada, em parte, para aparelhamento da PRF. O Programa de Exploração da Rodovia, objeto da Audiência Pública nº 132/2013, disponibilizado oportunamente, irá prever os serviços relacionados à Polícia Rodoviária Federal e a suas instalações no Sistema Rodoviário.

**6. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286687**

**Contribuição:**

O governo não acha que no brasil, o seu povo já paga tantos impostos que deveriam ser usados para tais rodovias que ainda deva ter que pagar mais, o povo ta cansado de pagar tanto e não receber nada de volta, saúde, estradas, segurança, educação de qualidade já pagamos por isso! É uma falta de vergonha na cara querer que o povo paga mais né! Cobra isso dos nobres políticos que nada fazem por merecer tais salários exorbitantes! Os políticos que tem que pagar, pois eles que estão acabando com país.

**Resposta da área técnica:**

Governos, em todo o mundo, têm compromissos e necessidades a atender, visando o desenvolvimento sustentado do país, do Estado, do Município. O custo de atendimento dessas necessidades é, também em todo o mundo e sobretudo no Brasil, muito maior do que a disponibilidade de recursos públicos para fazê-lo.

Assim, em muitos setores é necessário transferir aos seus usuários o custo pelos investimentos e manutenção dos serviços, mediante a cobrança de pedágio. Isso

permite que o Governo possa direcionar os recursos disponíveis para outras áreas, em que os usuários ou cidadãos não tem efetivamente possibilidade de arcar com os custos.

#### **7. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286705**

##### **Contribuição:**

A BR 262 QUE LIGA BH A VITORIA, TRANSITA POR DENTRO DA NOSSA CIDADE (MANHUAÇU), O QUE TORNA O TRANSITO DENTRO DE NOSSA CIDADE CAOTICO, ACHO QUE NO TRECHO QUE CORTA NOSSA CIDADE, DEVERIA SER FEITO UM CONTORNO PARA DESVIAR O TRANSITO DE DENTRO DA CIDADE.

##### **Resposta da área técnica:**

O estudo prevê a implantação de contorno rodoviário no município de Manhuaçu.

#### **8. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286718**

##### **Contribuição:**

Sugestoes: Em Manhuacu construir rotatorias para melhor o fluxo em diversos trevos e as passarelas para melhorar a seguranca.

##### **Resposta da área técnica:**

O estudo prevê a implantação de contorno rodoviário no município de Manhuaçu, desse modo a travessia urbana passa a não fazer parte do Sistema Rodoviário objeto da Concessão.

#### **9. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286742**

##### **Contribuição:**

Estive presente ontem (16/jan) em audiência pública na cidade de vitória referente a BR262, e me foi dito que a apresentação feita na ocasião em ppt seria

disponibilizada hoje pelo site. Não a encontro. poderiam enviar orientações para que eu a consiga, conforme indicado. Grato. Engº POLIAN MOL - Associação Brasileira de Cimento ES

**Resposta da área técnica:**

A apresentação encontra-se no sítio eletrônico da ANTT, no seguinte endereço: <http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/index.php/content/view/1819/Apresentacoes.htm>  
!

**10. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1290182**

**Contribuição:**

BR 040, trecho BH X JF,a definição dos pedágios no trecho Nova Lima e Carandaí,coloca as Mineradoras livres do pedágio, pois as mesmas ficam no trecho apos Nova Lima e Conselheiro Lafayete,pois são estas empresas que detonam a BR.É de suma importancia dar o peso do pedágio à estas empresas e não aos usuarios dos automoveis.Certo de sua atenção e reanalise agradeço.

**Resposta da área técnica:**

Gostaríamos de informar que a concessão do lote rodoviário da BR-040/DF/GO/MG não está contemplado na 3ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais – Fase III e não é, portanto, objeto das Audiências Públicas nº 131 e 132/2013.

**11. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1293037**

**Contribuição:**

Segue anexa carta solicitando a prorrogação do prazo para envio de contribuições, no âmbito da audiência pública 131/2013 e 132/2013. ANEXO: São Paulo, 22 de janeiro de 2013.

Ao Excelentíssimo Senhor Dino Antunes Dias Batista - Ministério dos Transportes e Excelentíssima Senhora Natalia Marcassa de Souza - Agência Nacional de Transportes Terrestres ("ANTT")

Ref: Pedido de prorrogação de prazo das Audiências Públicas no 131/2013 e 132/2013 para concessão das rodovias BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS, integrantes da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais - Fase III.

Prezados Senhores, A Odebrecht Transport Participações SIA ("OTP") está comprometida a apresentar contribuições e sugestões ao edital, ao contrato e aos estudos de viabilidade técnica e econômica para concessão das Rodovias BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS, integrantes da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais - Fase III ("Projeto") no âmbito das Audiências Públicas lançadas pela ANTT.

No entanto, considerando a dimensão do Projeto bem como a magnitude e complexidade dos documentos disponibilizados, o prazo de 16 (dezesesseis) dias corridos estabelecido pela ANTT mostrou-se insuficiente para análise acurada do material e elaboração das sugestões correspondentes. Por tal razão, a OTP solicita a prorrogação do prazo das Audiências Públicas no 131/2013 e 132/2013 por 45 (quarenta e cinco) dias, com o intuito de possibilitar contribuições mais qualificadas desta empresa. Atenciosamente. Paulo de Meira Lins.

**Resposta da área técnica:**

Foi estabelecido um prazo adicional para as Audiências Públicas 131/2013 e 132/2013 alterando-o do dia 25 de janeiro de 2013 às 18 horas para 09 de fevereiro de 2013 às 18 horas de acordo com o comunicado relevante nº 1 de 25 de janeiro de 2013 (disponível em [http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/index.php/content/view/1577/Audiencia\\_Publica\\_N\\_131\\_2013.html](http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/index.php/content/view/1577/Audiencia_Publica_N_131_2013.html))

**12. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1294229**

**Contribuição:**

Com fundamento no art. 11, incisos I e V da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e

como forma de estimular o desenvolvimento sustentável nas rodovias brasileiras, proponho a inclusão das seguintes cláusulas no contrato de concessão: Recursos para Desenvolvimento Sustentável - RDS. 1.1 Durante todo o período da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data de Assunção, a Concessionária deverá, anualmente, destinar R\$ [•] ([•]) a programas e ações que visem ao desenvolvimento socioeconômico e ambiental dos municípios em cujo território haja extensão do Sistema Rodoviário, de acordo com regulamentação da ANTT. 1.2 Os Recursos para Desenvolvimento Sustentável serão corrigidos com o mesmo índice e na mesma data em que se der o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio. 1.3 Os recursos de que trata a subcláusula 1.1, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, poderão ser revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das Revisões Ordinárias. Tomando como base a concessionária NovaDutra, que gastou com o projeto pioneiro “Estrada Sustentável”, em menos de 1 ano, aproximadamente 0,17% de sua receita bruta de pedágio do contrato, proponho que a verba de RDS seja equivalente a 0,25% (vinte e cinco centésimos por cento) da receita bruta de pedágio do contrato. Ressalto que será necessária a publicação, pela ANTT, de uma resolução específica sobre o tema. Os Recursos para o Desenvolvimento Sustentável serão aplicados em programas e ações que atendam às seguintes diretrizes:

- Geração de emprego e renda para as populações carentes dos municípios, especialmente para as comunidades lindeiras à rodovia;
- Preservação ambiental dos municípios, com foco na redução dos níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos;
- Educação para o desenvolvimento sustentável.

As concessionárias deverão submeter à consideração da ANTT os programas e ações a serem desenvolvidos, formulados conforme Plano de Ação a ser definido em Resolução. Os programas e ações poderão ser executados pelas concessionárias isoladamente ou com a participação de entidades públicas, privadas e da sociedade civil. Competirá à ANTT fiscalizar, acompanhar o desenvolvimento e avaliar os resultados dos programas e ações. Os resultados dos programas e ações desenvolvidos deverão ser encaminhados à ANTT em até 30 dias após sua conclusão. As concessionárias deverão encaminhar, em até 30 dias após o

encerramento do ano civil, relatório técnico anual contendo informações físicas e financeiras das atividades desenvolvidas no ano anterior.

**Resposta da área técnica:**

A contribuição tem como fundamento a promoção do desenvolvimento sustentável e social, entretanto a previsão de verba dessa forma pode implicar incremento da tarifa por conta da aplicação de recursos em objeto não diretamente relacionado ao objeto da concessão, o que não seria permitido pela legislação aplicável. Ademais, essas atividades voltadas à sustentabilidade cabem, também, ao poder público local, atividades essas cujo desenvolvimento pode, sempre, contar com a participação e colaboração da concessionária, independentemente de previsão contratual expressa.

**13. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1294245 e 1294274**

**Contribuição:**

O contribuinte brasileiro já paga o maior imposto do mundo. Fazê-lo arcar com as duplicações dessas rodovias, é injusto, absurdo e inconstitucional. (cadastrou 2 vezes a mesma contribuição)

**Resposta da área técnica:**

Governos, em todo o mundo, têm compromissos e necessidades a atender, visando o desenvolvimento sustentado do país, do Estado, do Município. O custo de atendimento dessas necessidades é, também em todo o mundo e sobretudo no Brasil, muito maior do que a disponibilidade de recursos públicos para fazê-lo.

Assim, em muitos setores é necessário transferir aos seus usuários o custo pelos investimentos e manutenção dos serviços, mediante a cobrança de pedágio. Isso permite que o Governo possa direcionar os recursos disponíveis para outras áreas, em que os usuários ou cidadãos não tem efetivamente possibilidade de arcar com os custos.

#### **14. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1294439 e 1294457**

##### **Contribuição:**

É simplesmente abominável a idéia de se permitir cobrar pedágio com 10 p/cento das obras. Nós já pagamos impostos e muito!!! (cadastrou 2 vezes a mesma contribuição)

##### **Resposta da área técnica:**

Governos, em todo o mundo, têm compromissos e necessidades a atender, visando o desenvolvimento sustentado do país, do Estado, do Município. O custo de atendimento dessas necessidades é, também em todo o mundo e sobretudo no Brasil, muito maior do que a disponibilidade de recursos públicos para fazê-lo.

Assim, em muitos setores é necessário transferir aos seus usuários o custo pelos investimentos e manutenção dos serviços, mediante a cobrança de pedágio. Isso permite que o Governo possa direcionar os recursos disponíveis para outras áreas, em que os usuários ou cidadãos não tem efetivamente possibilidade de arcar com os custos. Lembramos que a exigência de percentual mínimo de duplicação como condição para a cobrança de pedágio é uma inovação desses contratos.

#### **15. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1294526 e 1294541**

##### **Contribuição:**

Porque o contribuinte deve pagar pedágio antes da duplicação? Isso é um grande absurdo. Já pagamos muitos impostos. O Governo é que deve pagar a duplicação. (cadastrou 2 vezes a mesma contribuição)

##### **Resposta da área técnica:**

Governos, em todo o mundo, têm compromissos e necessidades a atender, visando o desenvolvimento sustentado do país, do Estado, do Município. O custo de atendimento dessas necessidades é, também em todo o mundo e sobretudo no Brasil, muito maior do que a disponibilidade de recursos públicos para fazê-lo.

Assim, em muitos setores é necessário transferir aos seus usuários o custo pelos investimentos e manutenção dos serviços, mediante a cobrança de pedágio. Isso permite que o Governo possa direcionar os recursos disponíveis para outras áreas, em que os usuários ou cidadãos não tem efetivamente possibilidade de arcar com os custos. Lembramos que a exigência de percentual mínimo de duplicação como condição para a cobrança de pedágio é uma inovação desses contratos.

#### **16. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1294555**

##### **Contribuição:**

Vigilância patrimonial 24 horas nos Postos/Del PRF no trecho em concessão por conta da concessionária, uma vez que esta previsto verba de vigilância patrimonial e as instalações da PRF é um patrimônio público da união e estamos com o efetivo da PRF está reduzido, obrigando o fechamento da unidade deixando o patrimônio publico da união sujeito a furtos e depredações. (cadastrou 2 vezes a mesma contribuição)

##### **Resposta da área técnica:**

As demandas relacionadas à Polícia Rodoviária Federal são objeto de tratativas entre a direção desta e da ANTT. A minuta do Contrato de Concessão prevê verba para segurança no trânsito, que será disponibilizada, em parte, para aparelhamento da PRF. O Programa de Exploração da Rodovia, objeto da Audiência Pública nº 132/2013, disponibilizado oportunamente, irá prever os serviços relacionados à Polícia Rodoviária Federal e a suas instalações no Sistema Rodoviário.

#### **17. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1294572**

##### **Contribuição:**

Vigilância patrimonial 24 horas nos Postos/Del PRF no trecho em concessão por conta da concessionária, uma vez que esta previsto verba de vigilância patrimonial e

e as instalações da PRF é um patrimônio público da união e estamos com o efetivo da PRF está reduzido, obrigando o fechamento da unidade deixando o patrimônio publico da união sujeito a furtos e depredações.

**Resposta da área técnica:**

As demandas relacionadas à Polícia Rodoviária Federal são objeto de tratativas entre a direção desta e da ANTT. A minuta do Contrato de Concessão prevê verba para segurança no trânsito, que será disponibilizada, em parte, para aparelhamento da PRF. O Programa de Exploração da Rodovia, objeto da Audiência Pública nº 132/2013, disponibilizado oportunamente, irá prever os serviços relacionados à Polícia Rodoviária Federal e a suas instalações no Sistema Rodoviário.

**18. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296368**

**Contribuição:**

Pedimos que seja constado em documentos no PER,EDITAIS e CONTRATOS a obrigação da concessionária vencedora sobre a nossas solicitações. Porque entendemos que a PRF terá um grande avanço igualmente como a rodovia concedida e temos a certeza que a sociedade brasileira ganhará com isso.

**Resposta da área técnica:**

As demandas relacionadas à Polícia Rodoviária Federal são objeto de tratativas entre a direção desta e da ANTT. A minuta do Contrato de Concessão prevê verba para segurança no trânsito, que será disponibilizada, em parte, para aparelhamento da PRF. O Programa de Exploração da Rodovia, objeto da Audiência Pública nº 132/2013, disponibilizado oportunamente, irá prever os serviços relacionados à Polícia Rodoviária Federal e a suas instalações no Sistema Rodoviário.

**19. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296381**

**Contribuição:**

Prezados Senhores, solicitamos que o prazo seja prorrogado para ao menos dia 25 de fevereiro de 2013, de forma que tenhamos um tempo adequado para aprofundar nossas análises e contribuir de forma mais proveitosa para o processo em questão. Cordialmente, Wilson Castilho . Anexo: São Bernardo do Campo, 23 de janeiro de 2013.

Ao Exmo Sr Ivo Borges de Lima - Diretor-Geral - Agência Nacional de Transportes Terrestres ("ANTT") SCES Trecho 3, Lote 10 Polo 8 do Projeto Orla 70.200-003 Brasília – DF

Ref.: Solicitação de prorrogação de prazo de encaminhamento de contribuições por escrito referente a Audiência Pública nº 131/2013

Tendo em vista a quantidade e complexidade dos estudos disponibilizados para análise e contribuições, consideramos o prazo de 25 de janeiro de 2013 insuficiente para o preparo e envio de contribuições no que tange a Audiência Pública nº 131/2013 que tem o objetivo de tornar público e colher sugestões, contribuições ao Edital e Contrato para concessão das rodovias BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS, integrantes da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase III. Assim, solicitamos que o prazo seja prorrogado para ao menos dia 25 de fevereiro de 2013, de forma que tenhamos um tempo adequado para aprofundar nossas análises e contribuir de forma mais proveitosa para o processo em questão. Atenciosamente,

ECORODOVIAS INFRAESTRUTURA E LOGISTICA S.A. Responsável para contato: Wilson Castilho – Gerência de Propostas Telefone: +55 (11) 4359-6015 Endereço eletrônico: wilson.castilho@ecorodovias.com.br

**Resposta da área técnica:**

Foi estabelecido um prazo adicional para as Audiências Pública 131/2013 e 132/2013 alterando-o do dia 25 de janeiro de 2013 às 18 horas para 09 de fevereiro de 2013 às 18 horas de acordo com o comunicado numero 1 de 25 de janeiro de 2013 (disponível em

[http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/index.php/content/view/1577/Audiencia\\_Publica\\_N\\_131\\_2013.html](http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/index.php/content/view/1577/Audiencia_Publica_N_131_2013.html))

## **20. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296397**

### **Contribuição:**

Gostaria de saber, se junto a implantação dos pedágios nos trechos dentro do estado de MS, vai haver a duplicação dos mesmos. Pois são trechos com altos índices de acidentes com vítimas fatais?

### **Resposta da área técnica:**

O projeto exige a duplicação de todos os trechos de rodovias federais estudados. Em relação ao estado de Mato Grosso do Sul, os trechos a serem concedidos são: BR 163 - km 0,0 ao km 847,2; BR 262 - km 0,0 ao km 326,8; BR 267 - km 0,0 ao km 249,3. Destes, 40,2 km já estão duplicados. Os km concedidos restantes serão todos duplicados.

## **21. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298440**

### **Contribuição:**

Sou a favor da privatização da BR 163.

### **Resposta da área técnica:**

Agradecemos pela sua contribuição.

## **22. Protocolos ANTT/Ouvidoria/2013-1298740 e 1298750**

### **Contribuição:**

Em atenção Audiência Pública Nº 132/2013, temos as seguintes sugestões e contribuições da 4ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal para manifestada na concernentes aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para a concessão das rodovias. Considerando as atribuições da Polícia Rodoviária Federal

de zelar pela segurança pública, pela preservação da ordem, da incolumidade das pessoas e do patrimônio da União, sugiro que seja contemplada no projeto de concessão a disponibilização de recursos destinados às construções de novos Postos de fiscalização da PRF, bem como às reformas/ampliações das estruturas dos Postos e Delegacias já instalados às margens das rodovias em concessão. Todos os Postos existentes e os Postos a construir, deverão ser contemplados com;

- Área para retenção de veículos, as quais deverão ser totalmente monitoradas.
- Muro/Gradil para proporcionar segurança às instalações e a preservação do patrimônio público. “Nos casos que, por motivo de força maior, o posto da PRF tenha que ser desativado temporariamente, a concessionária deverá prover o serviço de segurança necessário para garantir incolumidade do patrimônio público.”
- Os anteprojetos dos novos Postos/Delegacias da PRF serão fornecidos pela Divisão de Projetos de Infraestrutura da Polícia Rodoviária Federal (DIPROJ), cabendo à CONCESSIONÁRIA, o desenvolvimento do projeto executivo visando a implantação das novas unidades, atendendo a implantação mínima sugerida.
- Para tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, bem como a fiscalização em veículos, deverão ser instaladas coberturas de pistas na área de fiscalização dos Postos e Delegacia da PRF, localizados no trecho em questão, criação de pontos para abordagem/fiscalização policial em trechos críticos e estratégicos, a serem definidos pela Polícia Rodoviária Federal para realização de fiscalização de rotina, operação de radar e teste de alcoolemia, visando a redução de acidentes, aumento com isso a sensação de segurança ao longo da rodovia e desta forma possibilitando o cumprimento do Art. 144 da Constituição Federal e da LEI 9503/97-CTB.
- Sugerimos que sejam adquiridas e instaladas balanças móveis e/ou fixas nos Postos e Delegacias da PRF, bem como toda a infraestrutura necessária a sua operacionalização, (incluídas as manutenções necessárias e as aferições e/ou calibrações anuais), sendo o local para instalação definido pela Polícia Rodoviária Federal no trecho em questão, tal medida contribuirá para preservação e conservação do pavimento da rodovia, reduzindo com isso o número de acidentes e os custos diretos com a manutenção deste patrimônio da União, promovendo o almejado lucro social e evitando tragédias recorrentes em nosso dia a dia.

Considerando o futuro convênio ANTT X DPRF, proveniente da concessão da BR040/DF/GO/MG, no que tange a utilização do repasse da verba de reaparelhamento para a Polícia Rodoviária Federal, foi sugerido mudanças de extrema importância para tornar mais amplo e abrangente a utilização dos recursos repassados para esta Superintendência, no qual seja contemplado os prazos determinados para a baixa ou desvinculação do bem ao convênio, conforme as sugestões abaixo:

- Equipamentos de informática, lanternas e sinalizadores – 02 (dois) anos.
- Viaturas, telefonia e câmeras fotográfica – 02 (dois) anos.
- Radares, etilômetros, medidores de transmitância luminosa, rádios transceptores, torres de comunicação e ferramentas – 05 (cinco) anos.
- Mobiliário de um modo geral – 04 (quatro) anos.

Com o intuito de tornar mais amplo, efetivo e transparente o Convênio, especifica-se os itens da seguinte forma:

- Equipamentos de informática – Computadores, tablets, monitores, impressoras, data show, telão, No-Break, equipamentos periféricos e televisores.
- Aparelhos e instrumentos – Radares, etilômetros, EDA's, medidores de transmitância luminosa, câmeras fotográficas, câmeras espiã (óculos, bonés, caneta), filmadoras para filmagem sem luz, binoculo infravermelho e GPS veicular.
- Equipamentos de telefonia e comunicação – Telefones, plano de telefonia, modem, plano de dados, rádios transceptores, torres de comunicação e antenas.
- Mobiliário – Móveis em geral, eletrodomésticos, talheres, ferramentas, equipamentos de manutenção e conservação veicular e equipamentos de limpeza.
- Bens de consumo gerais – Cones de sinalização, barreiras de sinalização, sinalizadores em geral, lanternas, equipamentos de resgate e salvamento, trenas, suprimentos de informática e telecomunicações, suprimentos e equipamentos de escritório, bem como cama de faquir.
- Proteção individual – Capa tática de colete, capacete, jaquetas, luvas, capa de chuva, botas, óculos de proteção, protetores auriculares, cassetetes, bastões retráteis, joelheiras, algemas e cotoveleiras.

Considerando que a sede da Delegacia de Polícia Rodoviária Federal, o Núcleo de Operações Especiais (NOE), o Núcleo de Inteligência (NUI) e o Corpo de Motos Regional (CMR), atuam de forma direta e indireta no policiamento ostensivo, na

segurança do trânsito, nos atendimentos a acidentes e no desenvolvimento dos trabalhos no trecho em concessão, é imprescindível que a verba de aparelhamento também possa ser utilizada nestes locais, uma vez que eles prestam serviços à rodovia. Desta forma, ocorrerá uma melhoria na prevenção de acidentes, no combate a criminalidade e no aumento da sensação de segurança do usuário e da comunidade local.

**Resposta da área técnica:**

As demandas relacionadas à Polícia Rodoviária Federal são objeto de tratativas entre a direção desta e da ANTT. A minuta do Contrato de Concessão prevê verba para segurança no trânsito, que será disponibilizada, em parte, para aparelhamento da PRF. O Programa de Exploração da Rodovia, objeto da Audiência Pública nº 132/2013, disponibilizado oportunamente, irá prever os serviços relacionados à Polícia Rodoviária Federal e a suas instalações no Sistema Rodoviário.

**23. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298760**

**Contribuição:**

O Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Espírito Santo – CREA-ES, através do Grupo de Trabalho de Infraestrutura, após breve análise dos documentos disponibilizados e dos esclarecimentos prestados na Audiência Pública nº 132/2013 do dia 16/01/2013, entende pertinente, por ora, apresentar as seguintes contribuições:

1 – A forma originariamente proposta permite o início da cobrança do pedágio a partir da conclusão, pela concessionária, de 10% das obras de duplicação do trecho do Estado de Minas Gerais. Não obstante tal vinculação, a sociedade capixaba, ainda que não contemplada com a mesma duplicação, será onerada com os custos do pedágio, o que, em nosso entendimento, ofende ao princípio constitucional da isonomia. Dessa forma, sugere-se que o edital estabeleça norma no sentido de garantir a cobrança apenas após concluídas 10% das obras de duplicação em ambos

os trechos, simultaneamente, e que, preferencialmente, tais obras, ainda que localizadas no trecho do Estado do Espírito Santo, sejam executadas pela empresa concessionária, posto que diretamente beneficiária das receitas do pedágio. Ainda em relação à tal duplicação, com o objetivo de minimizar os problemas de segurança da BR nos trechos contemplados pela concessão, sugerimos que a duplicação inicial priorize trechos representativos de tráfego e de maior conflito, tanto no Estado de Minas Gerais, quanto no Espírito Santo.

**Resposta da área técnica:**

O sistema de cobrança atualmente adotado nas concessões rodoviárias concedidas contempla o trecho rodoviário na sua totalidade, considerando-se os investimentos realizados ao longo de todo o trecho. No caso do trecho capixaba da BR-262, a sua duplicação faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2), que está sob a responsabilidade do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; a realização da obra pelo Governo permitirá reduzir o volume de investimentos necessários para a empresa que será responsável pela administração da concessão da BR-262/ES/MG, levando assim a tarifas de pedágio menores para o usuário.

O PER prevê a obrigação da Concessionária realizar a duplicação total da rodovia no período de 5 anos, fixando metas anuais de duplicação, deixando a decisão sobre a priorização dos trechos a serem duplicados para a Concessionária. Nas concessões anteriores, a Concessionária podia iniciar a cobrança do pedágio independentemente de realizar alguma duplicação, ficando sujeita apenas ao cumprimento das obrigações previstas para os trabalhos iniciais. Nesta nova licitação foi inserida a condição de duplicar ao menos 10% da rodovia, como condição adicional para o início da cobrança do pedágio. O trecho a ser duplicado será escolhido pela Concessionária, pois a ela caberá elaborar os projetos das duplicações e avaliar a viabilidade de duplicação inicial de determinado trecho. A escolha da Concessionária terá por base diversos critérios, mas não ofenderá a

isonomia. Todos os usuários da rodovia serão beneficiados pela duplicação inicial e também pela duplicação total, o que será realizado em 5 anos.

2 – Não há quaisquer dúvidas quanto à significativa carga tributária assumida pela população brasileira. Os brasileiros, lamentavelmente, vêem seu custo de vida aumentar diurnamente, o que justifica o esforço que a Administração Pública continuamente empreende no sentido de promover a tão esperada reforma tributária e adotar políticas de melhor distribuição de renda. Seguindo tal lógica, observa-se que o trecho objeto da concessão interceptará diretamente 22 municípios, além daqueles municípios vizinhos cuja população utiliza a via como principal rota de tráfego. Assim, onerar tal população com os custos do pedágio para trafegar pequenas distâncias é medida que se contrapõem aos mencionados esforços públicos de melhoria da qualidade de vida dos cidadãos brasileiros. Nesse sentido, sugerimos que seja incluído no edital exigência de que os usuários que estejam domiciliados em até 5 (cinco) km no sentido longitudinal e/ou transversal sejam cadastrados e liberados do ônus de pedágio, por meio de “passe livre”.

**Resposta da área técnica:**

Segundo a legislação que rege as concessões de serviços públicos (Lei 8.987/95 e legislação correlata), a Concessionária deve tratar de forma não discriminatória e isonômica todos os usuários da rodovia, sendo vedada a concessão de descontos ou isenções individualizados, tal como o sugerido. Ademais, deve se ressaltar que a arrecadação do pedágio tem por objetivo viabilizar a duplicação total da rodovia, as melhorias das condições de tráfego, bem como oferecer serviços de atendimento aos usuários diretos da rodovia, sejam eles de longa distância ou não.

3 – Adotar providências no sentido de garantir que os prazos em relação à execução das obras no trecho compreendido entre o km 19,1 e 196 até a divisa entre o Estado do Espírito Santo e de Minas Gerais sejam rigorosamente cumpridos,

seja através da constituição de uma Sociedade de Propósito Específico – SPE ou outra modalidade legalmente prevista. Sabe-se que são públicas e notórias as dificuldades encontradas no âmbito da Administração Pública no exercício de tal atividade. Tal constatação causa demasiada preocupação no sentido de que a sociedade capixaba arque com os custos do pedágio, sem a devida contraprestação dos benefícios.

**Resposta da área técnica:**

A duplicação do trecho da BR-262/ES, por ser realizada pelo Poder Público no âmbito do PAC 2, seguirá os procedimentos adotados pelo DNIT.

4 – Para sucesso de qualquer empreendimento e, especialmente, em obras que causam impacto direto na vida dos cidadãos, a participação popular é medida de garantia de êxito no empreendimento. Sendo assim, sugerimos que a concessionária após a assinatura dos contratos de concessão, na fase de execução dos projetos, estabeleça para a execução dos projetos básicos/executivos, um período mínimo de 01 (uma) semana em cada trecho (inter pedágio), executando a fase inicial presencial dos projetos, aceitando, registrando e ouvindo a opinião de moradores e usuários para melhorar a qualidade destes projetos, contemplando a opinião dos usuários permanentes da via (inter pedágio), em face de que temos visto que os projetos atuais são feitos em local diverso do trecho projetado (abertura e transparência legal, do projeto licitatório) e muitos questionamentos, inclusive, são considerados preclusos e intempestivos, pois alega-se que os projetos já estão prontos e acabados, o que constitui flagrante violação ao princípio da eficiência.

**Resposta da área técnica:**

O objetivo da concessão dos sistemas rodoviários federais é viabilizar a apropriação da eficiência empresarial sob a fiscalização da administração pública com vistas a melhoria das rodovias federais em benefício do interesse público. Considerando a importância estratégica da ampliação dos investimentos na infraestrutura rodoviária

do Brasil, a submissão prévia de projetos à consulta popular inviabilizará o desenvolvimento regular da concessão do sistema rodoviário. Adicionalmente, é importante esclarecer que os principais investimentos na melhoria do sistema rodoviário federal concedido são previamente estudados pela ANTT, podendo ser objeto de contribuições específicas por localidade por meio do procedimento de Audiência e Consulta Pública que precede a publicação do Edital. Por fim, cumpre ressaltar que inobstante esteja a elaboração de projetos a carga da Concessionária, no Edital, Contrato e especialmente no Programa de Exploração da Rodovia são determinadas as diretrizes mínimas para assegurar a adequação dos projetos a padrões de eficiência, segurança e conforto de todos os usuários dos sistemas rodoviários federais concedidos.

5 – Com vistas à garantia dos princípios constitucionais que norteiam os atos da administração pública, sugere-se que a duplicação do trecho no Espírito Santo tenha exigências legais transparentes e planejamento efetivo para que seja executada obrigatoriamente, atendendo os prazos consolidados na apresentação da Audiência Pública 132/2013, estabelecido para 05 (cinco) anos, a exemplo do esperado que ocorra com o trecho no Estado de Minas Gerais, cuja duplicação ficará a cargo da concessionária.

**Resposta da área técnica:**

A duplicação do trecho da BR-262/ES, por ser realizada pelo Poder Público no âmbito do PAC 2, seguirá os procedimentos adotados pelo DNIT.

6 – A sustentabilidade e a melhoria da qualidade de vida das pessoas é preocupação global nos dias atuais. Contemplando tal situação, sugere-se que seja implantado em todos os trechos urbanos dos 22 (vinte e dois) municípios interceptados, “ciclovias ou ciclo faixas”, o que couber, e naqueles trechos interpedágios que possam ser viabilizadas alternativas que proporcionem aos usuários utilizar deslocamentos próximos às praças de pedágio por meio de veículos com

tração humana.

**Resposta da área técnica:**

Projetos de interesse da população local como ciclovias e ciclofaixas devem ser desenvolvidos pelas prefeituras do município em questão.

**24. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298777 e 1298852**

**Contribuição:**

Cláusula 4.2.2. A cláusula 4.2.2 impõe à Concessionária a responsabilidade sobre as condições dos Bens da Concessão, sem prever exceções para tanto, tais como vícios oculto e defeitos de solidez e segurança. Sugerimos a inclusão de previsão que exclua a responsabilidade da Concessionária sobre vícios ocultos ou desconhecidos à época da licitação, bem como garanta a segurança e a solidez durante o período legal. Esta cláusula não pode gerar um benefício indevido ao Poder Público visto o exíguo prazo para conhecimento adequado de tais bens.

**Resposta da área técnica:**

Conforme o item 21.2.10 do Contrato é risco do Poder Concedente os vícios ocultos do Sistema Rodoviário e dos Bens da Concessão, vinculados à manutenção e operação, transferidos à Concessionária na Data de Assunção.

Cláusula 4.3.3, (i); 22.7; 22.8.3 e 30.3.1 A redação desta cláusula, cumulada com a 30.3.1, não estão em sintonia com o descrito nas Cláusulas 22.7 e 22.8.3 do Contrato, uma vez que, solicitadas novas obrigações adicionais de investimentos pela ANTT, deverá haver o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, que poderá resultar, eventualmente, no dever de indenização por parte da ANTT para anular o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal. Sugere-se a revisão deste texto para coesão do Contrato.

**Resposta da área técnica:**

Entendemos que não há necessidade de revisão das cláusulas, uma vez que a regra geral é a de que os investimentos inicialmente previstos devem ser amortizados no prazo de concessão. Investimentos não previstos e solicitados pela ANTT terão o tratamento dado quando da solicitação do investimento, sendo hipótese de exceção.

Cláusula 5.1.3 A cláusula 5.1.3 atribui à Concessionária risco excessivamente alto, visto que torna totalmente imprevisível os custos relativos ao licenciamento ambiental, inclusive, correspondendo a verdadeiro fator impeditivo para a elaboração da Proposta Econômica Escrita. Sugerimos que a responsabilidade da Concessionária seja restrita às condicionantes ambientais existentes à época da licitação ou que sejam previsíveis em razão das informações disponibilizadas pela ANTT. Na hipótese de novas solicitações, inclusive as solicitadas por terceiros, deverá ser realizado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, sempre que aquelas impactarem significativamente no equilíbrio econômico-financeiro.

**Resposta da área técnica:**

O Contrato será alterado para adequar a responsabilidade pelos riscos ambientais.

Cláusula 6.4; 6.6; 6.7 e 6.8. A cláusula 6.2 impõe à Concessionária o dever de elaboração de anteprojeto, cabendo a ANTT manifestar-se sobre o produto apresentado em até 60 dias. Não obstante este prazo não é firme e gera insegurança à concessionária, que poderá ter prejuízo pela demora de sua aprovação, visto que as Cláusulas 6.6; 6.7 e 6.8 estabelecem possibilidades de o prazo ser prorrogado. Sugere-se que seja estabelecida penalidade à ANTT no caso de eventual enquadramento nestas Cláusulas se revelar de fim meramente protelatório, além de, nesta hipótese, ser garantido o reequilíbrio do contrato à Concessionária.

**Resposta da área técnica:**

As hipóteses previstas nas cláusulas 6.6, 6,7 e 6.8 dizem respeito à prorrogação de prazo quando o projeto é apresentado com inconformidades, em desacordo com a regulamentação aplicável. Ademais, eventual descumprimento por parte da ANTT está previsto nos termos da cláusula 21.2.3.

Cláusula 7.1.1 e 7.2. A cláusula 7.1.1 atribui à Concessionária os custos dos estudos ambientais cuja contratação já tenha sido realizada por órgão ou entidade autorizada pelo Ministério dos Transportes, todavia, não são informados os custos relativos a tais estudos. De forma a possibilitar à Concessionária a elaboração da Proposta Econômica Escrita, sugerimos a apresentação de todos os custos relativos aos estudos ambientais mencionados na cláusula 7.1.1 e 7.2.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Cláusula 8.1. A presente obrigação acaba por escapar às obrigações efetivas decorrentes do objeto contratado, além de acabar por interferir na atividade acessória que poderá ser explorada pela Concessionária em atendimento à modicidade tarifária. Sugere-se que esta obrigação seja retirada do edital, porém, não o sendo, torna-se relevante o dever de sua inclusão dentre os custos dos proponentes, gerando equilíbrio entre os interessados.

**Resposta da área técnica:**

A obrigação atende ao interesse público e não interfere na exploração de receitas acessórias. Os custos correspondentes à obrigação foram considerados nos estudos de viabilidade definidores das tarifas-teto dos trechos para o leilão.

Cláusula 9.1.2, (i) O custo das desapropriações das Obras Alternativas em Trechos Urbanos deixados a cargo exclusivo da Concessionária poderá impedir que tais

obras sejam executadas, mesmo sendo obras importantes ao usuário. Sugere-se a criação de um método de avaliação pelo Poder Público da relevância dessas obras, de modo que seu custo possa ser reequilibrado se comprovado o atendimento ao interesse público.

**Resposta da área técnica:**

A idéia é que a obra alternativa não gere impacto tarifário e, por isso, a cláusula será mantida. Os contornos entendidos como necessários são definidos como obras obrigatórias.

Cláusula 9.2.1 e 9.2.3 A Concessionária deverá arcar com todos os custos e despesas relacionados à execução do plano de desocupação da faixa de domínio, sem que faça jus a qualquer indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por tais dispêndios. A alocação desse risco à Concessionária gera insegurança excessiva às licitantes e desequilíbrio da elaboração das propostas econômicas. Problema semelhante aplicado às desapropriações foi superado no presente edital, conforme se observa da Cláusula 9.1.2 do Contrato, adequando-o ao melhor formato para fins de competição legítima entre os concorrentes e equilíbrio de riscos entre as partes. Sendo assim, sugerimos seja aplicada a mesma solução à desocupação da faixa de domínio, sendo estipulado um valor máximo a ser incorrido pela Concessionária durante o processo de desocupação. Além de que, caso o montante efetivamente dispendido seja superior ao referido teto, a Concessionária teria direito ao reequilíbrio do Contrato.

**Resposta da área técnica:**

As regras relativas à faixa de domínio serão mantidas, pois entende-se que a Concessionária terá liberdade de negociação para desocupar a faixa, podendo estimar os custos alocados, diferentemente da desapropriação de um imóvel, em que é possível realizar o controle dos valores indenizados por meio da apresentação de laudos de avaliação.

Cláusula 10.1.4 Apesar de a cláusula 10.1.4 prever o dever de rescisão dos contratos referentes a obras e serviços no Sistema Rodoviário que estejam em vigor na data de assinatura do Contrato, que impeçam ou prejudiquem a Concessionária no atendimento aos Parâmetros de Desempenho nele estabelecidos, não é prevista a rescisão dos contratos de obras em andamento com o DNIT. Tais obras poderão prejudicar ou ampliar os custos da Concessionária. Portanto, sugere-se que tais contratos sejam disponibilizados, bem como seja possível o reequilíbrio da Concessionária em caso de prejuízo comprovado ou mesmo que a Concessionária, desejando, possa assumi-los, sendo ressarcidos de tais custos conforme montante devido à contratada original.

**Resposta da área técnica:**

A redação da Subcláusula é abrangente o bastante para contemplar todas as obras e serviços no sistema rodoviário. A alteração das obrigações previstas no contrato, a mais ou a menos, poderão ser objeto de análise de reequilíbrio. O PER define as obras a serem realizadas pelo DNIT durante a vigência dos Contratos de Concessão. Será incluída redação ao contrato que estabelece: obrigação, ao Poder Concedente, de disponibilizar o acesso da Concessionária a todo o Sistema Rodoviário para a execução das obras e serviços do Contrato, inclusive nos locais com obras em andamento pelo DNIT indicadas em apêndice do PER; e que a Concessionária é integralmente responsável pela remoção de todas as interferências existentes no Sistema Rodoviário.

Cláusula 10.1.5 A redação da cláusula 10.1.5 não deixa claro se quaisquer investimentos serão considerados para os fins do disposto nesta cláusula, ou se serão considerados apenas os investimentos diretos no Sistema Rodoviário. Sugerimos incluir especificação, esclarecendo se serão considerados investimentos diretos e indiretos no sistema.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula 10.1.5 trata apenas de investimentos diretos no Sistema Rodoviário. Por isso a cláusula prevê a ocorrência do reequilíbrio "em decorrência da alteração de obrigações a cargo da Concessionária".

Cláusula 10.2.3. A cláusula 10.2.3 estabelece que a Concessionária terá o prazo máximo de um ano, a contar do recebimento das obras executadas pelo DNIT, para atingir e manter os Parâmetros de Desempenho finais indicados no PER na Frente de Recuperação e Manutenção para os subtrechos. Todavia, considerando as especificidades do projeto e a complexidade das obras que deverão ser realizadas, este prazo não se revela adequado. Sugerimos a ampliação deste prazo.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Cláusula 10.3.2 e 20.6 Segundo o item 10.3.2 e 20.6 da minuta do Contrato, a redução do valor da Tarifa Básica de Pedágio em decorrência do Desconto de Reequilíbrio não constitui penalidade contratual, podendo ser cumulado pela aplicação de sanção decorrente do mesmo fato. Crê-se que esta redação gera efetiva insegurança à futura Concessionária, uma vez que esta poderá ser duplamente penalizada pelo mesmo fato, majorando eventual dificuldade de execução contratual que contribuirá para ampliar a dificuldade de recuperar a melhor prestação de serviço ao usuário – razão maior da concessão. Sendo assim, acredita-se adequado que a aplicação do Desconto Reequilíbrio impeça a punição pecuniária pelo mesmo fato, desde que a Concessionária se comprometa e execute o restabelecimento das melhores condições de prestação de serviço, afastando eventuais descontos e penalidades futuras.

**Resposta da área técnica:**

A remuneração da Concessionária não é vinculada aos Parâmetros de Desempenho. Na verdade, a Concessionária tem direito à remuneração plena, conforme proposta apresentada no Leilão. No entanto, caso a Concessionária deixe de cumprir obrigações contratuais, inclusive o atendimento aos Parâmetros de Desempenho, o contrato deve ser reequilibrado, pois o preço original pressupõe o pleno cumprimento das obrigações. O não cumprimento das obrigações implicará na aplicação do desconto de reequilíbrio para evitar que a Concessionária tenha um benefício em detrimento dos usuários. Ainda assim, caso a Concessionária seja responsável pelo descumprimento de suas obrigações, deverá sofrer as sanções previstas no contrato.

Cláusula 11.1 e 11.2 A previsão da cláusula 11.1, na tentativa de ser o mais abrangente possível, é excessivamente subjetiva, tornando-se ineficaz, sob o ponto de vista obrigacional, além de também desconsiderar o princípio da boa-fé, uma vez que o prazo de uma concorrência não é suficiente para obtenção de tais informações com a abrangência imposta pelo Poder Público. Ademais, a indicação de que poderão existir informações incorretas ou insuficientes por parte da ANTT ou da União não é condizente com o princípio da boa administração, nem da lealdade exigida das partes signatárias de um contrato administrativo. Sugere-se a sua exclusão destas disposições em prestígio da boa-fé e da lealdade contratual imposta pelo interesse público primário.

**Resposta da área técnica:**

A disposição será mantida. De acordo com a cláusula 11.2 do Contrato de Concessão, a Concessionária não será de qualquer maneira liberada de suas obrigações contratuais, tampouco terá direito a ser indenizada pelo Poder Concedente, em razão de qualquer informação incorreta ou insuficiente, seja obtida por meio da ANTT, da União ou qualquer outra fonte, reconhecendo que era sua a

incumbência de fazer seus próprios levantamentos para verificar a adequação e a precisão de qualquer informação que lhe foi fornecida.

Cláusula 12.5.1. A cláusula 12.5.1 prevê a possibilidade de execução da Garantia de Execução do Contrato na hipótese de a Concessionária não realizar as obrigações de investimentos previstas no PER ou as intervenções necessárias ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho, dos Parâmetros Técnicos, ou executá-las em desconformidade com o estabelecido, independente da atuação positiva e de boa-fé da Concessionária. Não há também a previsão de uma cláusula de cura, possibilitando à Concessionária a regularização da sua situação de inadimplemento dentro de um determinado prazo, o que poderia ser previsto em vista do princípio da boa-fé e com o objetivo de estimular o cumprimento regular do Contrato. Sugerimos o maior detalhamento das situações que poderiam ensejar a execução da Garantia de Execução, bem como a inclusão da cláusula de cura.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula 12.5 trata de todas as hipóteses em que a garantia de execução do contrato pode ser acionada pela ANTT. Em qualquer das hipóteses, será sempre necessário observar um procedimento administrativo, conforme a regulamentação vigente da ANTT, a qual detalha os procedimentos, prazos e os períodos para sanar as irregularidades verificadas.

Cláusula 12.7 Pelo disposto no item 12.7 do Contrato, sempre que a ANTT utilizar a Garantia de Execução, a Concessionária deverá proceder à reposição do seu montante integral, no prazo de 10 dias úteis. Entendemos que esta condição, na prática, implica em uma garantia ilimitada de indenização, o que traz ônus excessivos para a Concessionária e impedindo que seu custo possa estar efetivamente refletido no plano de negócio e na proposta econômica dos

Proponentes. Sugerimos que esta cláusula seja revista, estabelecendo limite para sua complementação.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula 12.7 do Contrato está conforme à prática nas diversas concessões federais vigentes. Como a Concessionária é uma sociedade de propósito específico em que a responsabilidade dos acionistas é limitada ao capital social, é fundamental que a garantia de execução esteja sempre mantida no seu valor original, de forma a garantir efetivamente à ANTT e aos usuários de que as obrigações contratuais serão cumpridas.

Cláusula 14.1.7, (b). As informações solicitadas na cláusula 14.1.7, (b), correspondem a dados que poderão prejudicar a demanda da rodovia concedida, impactando no equilíbrio financeiro do contrato. Não obstante, o dever de obtenção dessas informações e de repasse ao Poder Público na busca de redução de acidentes é deveras relevante. Assim, sugerimos a exclusão do item (b), ao passo de ser estabelecido o dever de melhoria dos índices de acidente como obrigação do contratado.

**Resposta da área técnica:**

A sugestão não pode ser acatada. É fundamental para os usuários da rodovia ter acesso às estatísticas de acidentes para prevenção e cuidado. Cabe à Concessionária atuar no sentido de reduzir, prevenir e cuidar para que o número de acidentes seja sempre reduzido ao longo do tempo.

Cláusula 14.3 Considerando que a elaboração de relatórios, documentos e informações mencionadas na cláusula 14, bem como a manutenção de um banco de dados, correspondem a custos a serem considerados pelas Proponentes em seus Planos de Negócios, faz-se necessária a definição prévia pela ANTT do padrão

mínimo a ser exigido. Sugerimos a definição do padrão mínimo exigido e a sua inclusão nos documentos da licitação.

**Resposta da área técnica:**

As informações a serem fornecidas pela concessionária à ANTT são amplamente descritas na cláusula 14 do Contrato, assim como no seu Anexo 2 (PER), permitindo, dessa forma, sua devida precificação.

Cláusula 15.1 Tendo em vista a confidencialidade de grande parte das informações a que terão acesso os responsáveis pela fiscalização da execução do Contrato, é imprescindível que seja garantido à Concessionária a mais absoluta confidencialidade sobre as informações obtidas em razão do exercício do poder de fiscalização. Sugerimos a inclusão de previsão no Contrato específica nesse sentido, bem como parâmetros e limites para tal fiscalização.

**Resposta da área técnica:**

A fiscalização tem por objetivo identificar faltas ou defeitos dos serviços executados pela Concessionária, em relação às obrigações e aos parâmetros previstos no Contrato, e determinar então o estrito cumprimento do Contrato. Trata-se, portanto, de previsão que permite o acompanhamento, pelo Poder Concedente, do correto cumprimento das obrigações financeiras assumidas pela concessionária, que podem impactar a continuidade da prestação dos serviços objeto da Concessão.

Tratando-se de confidencialidade das informações, a resolução ANTT nº 442/2004 disciplina o assunto com a aprovação do Regulamento sobre o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização.

Cláusula 15.3 As determinações emitidas no âmbito das fiscalizações, bem como a sua vinculação imediata a Concessionária poderão gerar prejuízos ou custos não previstos no Contrato, devendo ser factível a permissão de reequilíbrio nestas hipóteses de deveres adicionais aos previstos contratualmente. Sugere-se a revisão do texto para inclusão desta possibilidade.

**Resposta da área técnica:**

As determinações da fiscalização previstas na cláusula 15.3 serão sempre relacionadas a obrigações não cumpridas pela Concessionária, não havendo qualquer possibilidade de reequilíbrio do Contrato.

Cláusula 15.5.1 A redação da cláusula 15.5.1 não é clara quanto ao prazo que será estabelecido pela ANTT, sendo possível que o prazo fixado se revele insuficiente para atendimento do pretendido. Sugerimos seja pré-estabelecido um prazo mínimo para apresentação desse plano, bem como um procedimento para definição desse prazo, buscando-se mitigar novos prejuízos à Concessionária.

**Resposta da área técnica:**

O prazo em tela dependerá das obras e serviços em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções, e será, portanto, estabelecido pela ANTT quando da sua ocorrência.

Cláusula 18.1.1 O cadastro do passivo ambiental é um dos requisitos a serem atendidos como condição para o início de cobrança da Tarifa de Pedágio. Solicita-se esclarecer o escopo do mencionado cadastro e a metodologia para sua elaboração, de modo que as Proponentes possam precificar seu custo e risco de eventual dificuldade para adimplemento.

**Resposta da área técnica:**

O cadastro de passivos ambientais deverá conter a identificação de todos os passivos ambientais em desconformidade com a legislação e normativos aplicáveis identificados no Sistema Rodoviário.

Cláusula 18.3.6 A cláusula 18.3.6 não prevê a consequência para a hipótese de não ser publicada, ou ser publicada com atraso, a resolução específica da ANTT autorizando o valor da Tarifa de Pedágio. Sugerimos a inclusão de disposição regulamentando estas hipóteses, bem como possível reequilíbrio caso o atraso resulte em prejuízo à Concessionária.

**Resposta da área técnica:**

A subcláusula 18.3.7 prevê a hipótese da não-publicação da resolução da ANTT no DOU a partir do 5º dia a contar da data-base do reajuste, ficando a concessionária, nesta hipótese, autorizada a praticar a Tarifa de Pedágio reajustada.

Cláusula 18.3.8. A previsão do item 18.3.8 gera insegurança desnecessária à Concessionária em razão da indefinição quanto ao índice de reajuste aplicável na hipótese de extinção dos índices de reajuste previstos no Contrato. Sugerimos que sejam previstos no Contrato os índices de reajuste que deverão ser utilizados no caso de extinção, sem que seja substituído, do índice de reajuste previsto no Contrato.

**Resposta da área técnica:**

A sugestão não pode ser acatada, uma vez que não é possível definir qual índice será criado em substituição ou complemento ao índice de reajuste contratual. Vale salientar que o atual índice de reajuste contratual é o índice oficial de inflação. Caso ele seja extinto, será substituído por outro índice oficial de inflação.

Cláusula 19.6. A cláusula 19.6 não prevê a parcela da receita advinda de Receita Extraordinária que será revertido à modicidade tarifária. Sugerimos delimitar o

quantitativo aplicável para esta parcela.

**Resposta da área técnica:**

Deverá ser observado o disposto na Resolução ANTT nº 2.552, de 14 de fevereiro de 2008, que dispõe sobre a captação de receitas extraordinárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT.

Cláusula 20. O Contrato estabelece sistema de penalidade por descumprimento de obras de caráter obrigatório (especialmente quanto ao tema da duplicação de pistas) impondo multas diária por dia de descumprimento. Não obstante, mesmo que se tenha cumprido praticamente todas as obrigações dessa natureza, inclusive antecipadamente ao prazo previsto para a duplicação no período, não existe qualquer regra explícita afirmando que tais penalidades deverão ser proporcionais e guardarão coerência com a pouca gravidade do descumprimento e a adequada conduta da Concessionária ao longo da execução contratual. Sugere-se revisão do texto para prever hipóteses de gradação positiva da penalidade, em favor da redução de seu conteúdo.

**Resposta da área técnica:**

No caso das multas moratórias, já há proporcionalidade dos valores previstos em relação à variação de gravidade, eis que esta se mede pelo número de dias em que ocorre o descumprimento das obrigações contratuais. Além disso, os valores de tais multas diárias previstas no Contrato também apresentam variação, seja conforme a conduta faltosa (subcláusula 20.2), seja conforme o valor da obra ou serviço relacionado ao descumprimento (subcláusula 20.3).

Cláusula 20.1.14. A Cláusula 20.1.14 do Contrato estabelece ser responsabilidade da Concessionária realizar a recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário, sob suas custas, salvo na hipótese em que não fosse factível a “descoberta ou previsto por aprofundada

auditoria ambiental". Observa-se que a redação da Cláusula não tem aderência à realidade, visto que, ressalvadas as informações franqueadas pelo Poder Concedente, não é factível para nenhum proponente realizar qualquer estudo ambiental aprofundado no prazo de publicação do edital. Assim, em síntese, todo o risco e custos serão alocados na futura Concessionária, gerando efetivo desequilíbrio na relação contratual. Em vista do descrito, objetivando tornar leal a relação contratual por diminuir a insegurança dos envolvidos, sugere-se a alteração da Cláusula 20.1.14 de modo a adequá-la à realidade, prevendo que os passivos ambientais desconhecidos até a publicação do edital permanecerão sob responsabilidade do Poder Concedente, mesmo que remediados pela Concessionária ao longo da execução do contrato – hipótese que caberá o devido ressarcimento.

**Resposta da área técnica:**

Cabe ressaltar que a atual redação proposta para a cláusula 21.1.14 é apenas "recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário;", diferindo da redação mencionada na contribuição. Com relação ao prazo para os estudos do passivo ambiental, os proponentes já podem iniciar seus estudos desde já, além de possuir o prazo de publicação do edital, suficiente, portanto para um completo levantamento. Nos termos do item 2.4 do edital, salienta-se que "as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições dos Sistemas Rodoviários e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão."

Cláusula 20.1.15. Entendemos que a cláusula deve fazer referência ao momento da contratação dos seguros e não à ocorrência do evento, já que os seguros são contratados em base anual e a aplicabilidade desta cláusula é complexa para a contratante dos seguros. Sugerimos que a redação da cláusula seja revista, tornando previsível o custo a ser dispendido com os seguros que serão contratados.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula 20.1.15 refere-se ao momento da ocorrência do fato. Cabe pontuar a seguinte previsão da Cláusula de Seguros: A Concessionária, com autorização prévia da ANTT, poderá alterar coberturas ou outras condições das apólices de seguro, visando a adequá-las às novas situações que ocorram durante a vigência do Contrato.

Cláusula 20.6. A remuneração da Concessionária é diretamente atrelada aos Parâmetros de Desempenho, cumprindo a função de remunera-la melhor quando obtiver desempenho melhor e de forma pior, quando seu desempenho verificado for inferior. Ou seja, corresponde a mecanismo próprio para condicionar a remuneração da Concessionária ao seu desempenho. Em vista disso, a aplicação de sanções em razão do não atingimento dos Parâmetros de Desempenho pela Concessionária, conforme pretendido na cláusula 20.6, configura verdadeiro abuso, pois a Concessionária seria duplamente prejudicada em razão de um único fato, o não atingimento dos Parâmetros de Desempenho, além do que não é previsto qualquer bonificação em caso de atuação superior ao definido contratualmente. Sugerimos a exclusão da previsão de sanções à Concessionária em razão do não atingimento dos Parâmetros de Desempenho.

**Resposta da área técnica:**

A remuneração da Concessionária não é vinculada aos Parâmetros de Desempenho. Na verdade, a Concessionária tem direito à remuneração plena, conforme proposta apresentada no Leilão. No entanto, caso a Concessionária deixe de cumprir obrigações contratuais, inclusive o atendimento aos Parâmetros de Desempenho, o contrato deve ser reequilibrado, pois o preço original pressupõe o pleno cumprimento das obrigações. O não cumprimento das obrigações implicará na aplicação do desconto de reequilíbrio para evitar que a Concessionária tenha um benefício em detrimento dos usuários. Ainda assim, caso a Concessionária seja

responsável pelo descumprimento de suas obrigações, deverá sofrer as sanções previstas no contrato.

Cláusula 20.8. O item 20.8 apenas faz referência à regulamentação da ANTT quando à graduação da gravidade das infrações, sugerimos que seja reproduzido no contrato os termos de tal regulamentação, de modo que fique pré-estabelecido esta graduação, vinculando as partes sem a instabilidade da regulação da ANTT.

**Resposta da área técnica:**

A sugestão não será acatada. Inicialmente, vale ressaltar que qualquer mudança na regulamentação da ANTT passa por amplo processo de audiência pública, inclusive com a participação das concessionárias de rodovias. Além disso, a agência observa os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade quando estabelece a gravidade das penas.

Cláusula 21.1.1. Os estudos elaborados pela ANTT devem gerar confiabilidade às Proponentes, de forma que o risco por eventuais erros nas projeções não podem ser totalmente atribuídos à Concessionária. Sugerimos a repartição dos riscos entre o Poder Concedente e a Concessionária, ou a estipulação de uma demanda mínima garantida, de modo a reduzir os graves prejuízos que podem ser gerados em razão dos erros nas projeções de demanda feitas pela ANTT.

**Resposta da área técnica:**

Cabe aos proponentes a realização de seus estudos e de sua projeção de demanda. O risco de demanda é da Concessionária, seja pelos eventuais ônus de uma demanda menor, como pelos bônus de uma demanda maior. Ressalte-se que se trata de concessão, e não de PPP regida pela Lei nº 11.079/04, onde a exploração do serviço é por conta e risco do concessionário, como consta da própria definição legal de concessão de serviço público (art. 3º da Lei 8.987/95).

Cláusula 21.1.16. Na hipótese de o índice de reajuste previsto não ser suficiente para capturar os efeitos da inflação no período, a Concessionária seria prejudicada por fato totalmente externo à sua esfera de controle. Tais prejuízos seriam relevantes especialmente na hipótese de variações extraordinárias na inflação, risco que deveria ser repartido entre as partes. Sugerimos que na hipótese de variações extraordinárias na inflação configurem motivo para ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

**Resposta da área técnica:**

O contrato já prevê um reajuste automático pelo índice oficial de inflação, sendo este suficiente para mitigar este risco. As eventuais alterações de preço do setor não capturados pelo índice de reajuste são risco da Concessionária, da mesma forma que eventual descasamento para menos dos preços do setor serão atribuídos exclusivamente à Concessionária.

Cláusula 10.1.5 e 21.1.20. Durante a Concessão, o Poder Público poderá realizar investimentos no Sistema Rodoviário, estejam ou não previstos no PER. Nesse caso, tendo o Poder Público realizado a obra, entende-se pertinente a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, seja em decorrência da diminuição ou do acréscimo de obrigações a cargo da Concessionária, bem como, essencialmente, a manutenção da responsabilidade do Poder Público em vista de eventuais vícios ocultos ou, como prescreve o artigo 618 do Código Civil, a garantia sobre a solidez e segurança do bem pelo prazo de 5 (cinco) anos.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Cláusula 22.2.1. Sugerimos que seja reproduzido no contrato os termos de regulamentação sobre o procedimento de reequilíbrio, de modo que fique pré-estabelecido o rito, vinculando as partes sem a instabilidade da regulação da ANTT.

**Resposta da área técnica:**

O mérito do reequilíbrio está devidamente previsto no Contrato, não gerando qualquer instabilidade para a Concessionária. Quanto ao procedimento, a ANTT deixa a sua definição para a regulamentação, justamente para adequar eventuais etapas, prazos e formalidades com o objetivo de tornar mais eficiente a análise. Além disso, o procedimento sempre observará as regras gerais do processo administrativo, não havendo instabilidade na sua aplicação. Ademais, eventuais alterações da regulamentação da ANTT serão objeto de audiência e consulta públicas.

Cláusula 21.2.3. O descumprimento das obrigações contratuais ou regulamentares pelo Poder Concedente é uma das hipóteses ensejadoras de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Sugerimos que esse conceito seja estendido aos demais órgãos e entidades da Administração Pública Federal, Estadual e Municipal. Existem precedentes nesse sentido em outras rodovias recentemente concedidas.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula 21 do Contrato de Concessão estabelece a repartição dos riscos relacionados a Concessão considerando a efetiva capacidade de mensuração e resolução de eventos de risco relacionados a Concessão. A cláusula 21.2.3 do Contrato de Concessão excetua do risco da Concessionária eventual descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, não sendo extensível a outros órgãos da Administração Pública não abrangidos pelo conceito de Poder Concedente. Não há como imputar desobrigações contratuais a órgãos que não possuem obrigações definidas nos contratos, nem transferir ao Poder Concedente riscos decorrentes de descumprimento legal ou regulamentar desses órgãos. Nesses casos, a Concessionária poderá recorrer aos meios para recompensar seus prejuízos.

Cláusula 21.2.4. Qual o critério utilizado pelo Poder Concedente para estabelecer se um determinado evento de caso fortuito ou força maior poderia ser objeto de cobertura de seguros no Brasil? Sugere-se a alteração da presente cláusula contratual para fins de segurança das partes envolvidas, fazendo constar no texto que o critério utilizado seria comparativo com os demais objetos usualmente segurados no mercado nacional de concessionárias de rodovias.

**Resposta da área técnica:**

Caberá à concessionária fazer a prova de que o evento não possuía cobertura de seguros no Brasil. A sugestão proposta não poderá ser acatada, pois cada concessão possui critérios, condições e obrigações distintas, de difícil comparação.

Cláusula 22.5.3 (i). Nos termos dessa cláusula a Concessionária deverá elaborar orçamento com base na tabela SICRO, porém é habitual a defasagem desta tabela, não mantendo paridade com os preços praticados no mercado privado, gerando consequentes prejuízos à Concessionária. Sugere-se a substituição da previsão da tabela SICRO para utilização de parâmetro de custos efetivamente praticados no mercado, obtidos e comprovados por meio da entrega de três orçamentos distintos obtidos com empresas atuantes do mercado.

**Resposta da área técnica:**

De acordo com o art. 125 da Lei Federal nº 12.465/11 (Lei Orçamentária de 2012), o custo global de obras e serviços de engenharia contratados e executados com recursos dos orçamentos da União será obtido a partir de composições de custos unitários, previstas no projeto, menores ou iguais à mediana de seus correspondentes no Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil - SINAPI, mantido e divulgado, na internet, pela Caixa Econômica Federal e pelo IBGE, e, no caso de obras e serviços rodoviários, à tabela do Sistema de Custos de Obras Rodoviárias - SICRO, excetuados os itens caracterizados como montagem industrial ou que não possam ser considerados como de construção civil.

Cláusula 22.7.1 (ii). Não é razoável a ANTT estabelecer um valor limite para os custos dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, visto que, a depender dos valores estabelecidos, a elaboração dos estudos poderá ser totalmente inviável, prejudicando a execução do Contrato e o próprio interesse público. Sugerimos que não seja previsto o limite, contudo, que o pagamento seja feito apenas após a comprovação dos custos e despesas pela Concessionária, mediante a apresentação das notas fiscais.

**Resposta da área técnica:**

No estabelecimento do valor limite para os custos dos projetos e estudos será levada em consideração a complexidade dos novos investimentos ou serviços, de forma a não inviabilizar a realização do mesmo e prejudicar o interesse público na execução dos novos investimentos ou serviços. Observa-se que em conformidade com a cláusula 21.2.11, a concessionária não é responsável pelos riscos relacionados a alterações no PER, por iniciativa do Poder Concedente, por inclusão e modificação de obras e serviços. A recomposição do equilíbrio com base nos valores efetivamente gastos pela Concessionária não geraria incentivos à eficiência da solução de engenharia e à negociação com o executor, pois a Concessionária seria remunerada pela obra qualquer que fosse seu custo. Cabe esclarecer que tão maior é o retorno monetário de uma obra quanto maior é seu favor. Portanto, a consideração do custo real incentiva a ineficiência e é contrária à modicidade tarifária.

Pelas razões expostas, a contribuição não será atacada.

Cláusula 24.3. A cláusula 24.3 impõe à Concessionária dificuldades adicionais e desarrazoadas quando esta estiver em situação de dificuldades financeiras, podendo até inviabilizar a execução do Contrato de Concessão ao invés de proporcionar um mecanismo que pudesse auxiliá-la em sua recuperação. Sugerimos a exclusão da

cláusula 24.3.

**Resposta da área técnica:**

A sugestão não pode ser acatada, justamente em função da contradição existente. Justamente porque a hipótese da cláusula 24.3 demonstra a dificuldade financeira da Concessionária é que os seus acionistas devem providenciar o aumento de capital e sanar a situação financeira comprometedora. Trata-se de obrigação que garante um compromisso financeiro adicional dos acionistas pela boa execução do contrato.

Cláusula 26.4. Sugere-se a exclusão da obrigação de a Concessionária ter de obter autorização da ANTT para dar em garantia os direitos emergentes da Concessão para os financiadores contratados. Essa condição gera insegurança às partes e poderá dificultar a obtenção do financiamento, prejudicando a execução do contrato.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula que subordina à autorização da ANTT a utilização dos direitos emergentes da Concessão como garantia dos financiamentos contratados visa conferir à Agência a possibilidade de avaliar o comprometimento à operacionalização e à continuidade da prestação do serviço.

Cláusula 28.6. Não há previsão de retorno à Concessionária de eventuais receitas adicionais obtidas ao longo do período de intervenção na concessão. Sugere-se esta previsão expressa, evitando eventual conflito futuro.

**Resposta da área técnica:**

Não há necessidade de tal previsão expressa, uma vez que durante a intervenção todas as receitas da Concessionária permanecem na sua titularidade.

Cláusula 36.6. Acredita-se necessário a complementação da redação contida na

Cláusula 36.6, sendo definido ou parametrizado o valor mínimo para fixação do maior dano provável, gerando, com isso, um efetivo balizador do custo dos seguros, tornando isonômica a elaboração das propostas econômicas em favor do presente procedimento licitatório.

**Resposta da área técnica:**

Cabe a cada proponente, com base nas suas estimativas e perspectivas, avaliar qual será o maior dano provável para fins de precificação dos seguros. O critério e os parâmetros são os mesmos para todos os proponentes, não havendo qualquer tratamento anti-isonômico.

Cláusula 36.8. A responsabilidade de a Concessionária deve ser adstrita aos seguros contratados no momento da conclusão das apólices ora aceitas pela ANTT, não podendo ser responsabilizada pela abrangência insuficiente ou omissões verificadas em período posterior a este. Sugerimos a alteração da cláusula 36.8 de forma a refletir o exposto.

**Resposta da área técnica:**

Cabe pontuar a seguinte previsão da Cláusula de Seguros: A Concessionária, com autorização prévia da ANTT, poderá alterar coberturas ou outras condições das apólices de seguro, visando a adequá-las às novas situações que ocorram durante a vigência do Contrato.

Cláusula 7.2. O item 7.2, “a”, prevê a cessão compulsória para a Concessionária dos estudos ambientais já concluídos, todavia, não é informado se os estudos concluídos a serem cedidos já estarão aprovados nos termos da legislação vigente. Sugerimos a inclusão de menção expressa de que os estudos concluídos que serão cedidos já deverão ter sido aprovados.

**Resposta da área técnica:**

Nos termos do item 7.2, a, os estudos ambientais objeto de reembolso serão apenas aqueles concluídos, isto é, aqueles que a contratante dos estudos assim considerar como concluídos. Não há nenhuma legislação que trate da aprovação destes estudos no âmbito da prestação dos serviços dos consultores. Caberá a Concessionária utilizar os estudos para o licenciamento ambiental.

Cláusula 8. Com relação ao item 08, entendemos que se estende à Concessionária a possibilidade de uso dos Cabos de Fibra previstos no PER sem qualquer ônus. Caso seja confirmado este entendimento, sugerimos a inclusão de menção expressa nesse sentido.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Cláusula 9.1.2. Conforme previsto no item 9.1.2, “i”, a Concessionária poderá optar pela realização de obras alternativas em trechos urbanos. Considerando que para o lote da BR-163/MT e da BR-153/TO/GO não há recurso financeiro para desapropriação, sugerimos incluir previsão no contrato esclarecendo se para esses 02 lotes os projetos de contorno de núcleo urbano serão uma imposição de projeto e não uma alternativa.

**Resposta da área técnica:**

Os contornos obrigatórios serão apenas aqueles expressamente previstos no PER nos trabalhos da FRENTE DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO.

Cláusula 7.2. Considerando a previsão da cláusula 7.2, sugerimos a inclusão de previsão no Contrato esclarecendo ser os estudos ambientais citados no item 7.2 contemplam também as áreas dos contornos.

**Resposta da área técnica:**

Os estudos ambientais contratados serão realizados conforme o termo de referência emitido pelo IBAMA que considerará os contornos obrigatórios de cada lote. Não será necessária a dequação da cláusula contratual.

Cláusula 9.1.5. Considerando que a cláusula 9.1.5 define que os processos judiciais de desapropriação, instituição de servidão administrativa e ocupação provisória de bens imóveis cabem exclusivamente à concessionária, competindo a sua fiscalização à ANTT, sugerimos a inclusão de menção expressa no Contrato prevendo que atrasos no cronograma das intervenções previstas no PER, por motivo dos prazos legais previstos em lei para os eventos judiciais citados, serão desconsiderados para efeito de análise de desempenho da Concessionária.

**Resposta da área técnica:**

Caberá à Concessionária realizar seu planejamento de forma a considerar os prazos legais exigidos para realizar os processos descritos na cláusula 9.1.5. Eventual decisão judicial que ocasione impacto no cronograma e que não decorra de evento atribuível à responsabilidade da Concessionária será considerada para eventual postergação do prazo de cumprimento da obrigação.

Cláusula 22.3.1. No caso da aplicação da alínea IV da cláusula 22.3.1, entendemos que as obras necessárias à sua efetivação serão ressarcidas à Concessionária. Sendo assim, sugerimos a inclusão de menção expressa nesse sentido.

**Resposta da área técnica:**

Entendemos que não há necessidade de revisão das cláusulas, uma vez que o contrato é claro quanto à previsão de que todos os fatos que não constituem risco da Concessionária devem ser objeto de reequilíbrio, inclusive eventuais custos para neutralizar o impacto do evento ensejador do desequilíbrio.

Cláusula 21.2.6. Considerando que a cláusula 21.2.6, ao tratar dos riscos relacionados

à Concessão cuja responsabilidade é do Poder Concedente, define que é risco de responsabilidade do Poder Concedente a implantação de rotas ou caminhos alternativos livres de pagamento de Tarifa de Pedágio, que não estivessem previstos, na data da assinatura do contrato, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas, sugerimos a divulgação para as proponentes de todas as informações das rotas planejadas até a data da assinatura do contrato.

**Resposta da área técnica:**

Nos termos do item 2.4 as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições dos Sistemas Rodoviários e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Todos os dados oficiais estão disponíveis na ANTT e no Ministério dos Transportes, cabendo aos Proponentes solicitar e analisar os documentos que julgarem pertinentes.

Cláusula 9.1. Entendemos que as desapropriações não previstas nos documentos da Licitação serão objeto de ressarcimento à Concessionária. Confirmado esse entendimento, sugerimos a inclusão de menção expressa nesse sentido.

**Resposta da área técnica:**

O entendimento está correto e a menção ao limite da responsabilidade da Concessionária está devidamente previsto na cláusula 9.1.2. e na 21.1.4.

**25. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298828 e 1298841**

**Contribuição:**

Item 2.2 e 2.4 do Edital. Em vista do princípio da boa administração e da necessidade de a relação contratual ser pautada na boa-fé e segurança para as partes envolvidas, recomenda-se a revisão do presente item, uma vez que a falta de responsabilidade da ANTT com o projeto não é condizente com o dever de a Administração agir com lealdade e buscar a melhor contratação possível para

atendimento ao interesse público primário.

**Resposta da área técnica:**

Conforme o conceito de concessão de serviços públicos previsto na Lei nº 8.987/95 cabe à Concessionária a prestação dos serviços por sua conta e risco, excetuados os riscos expressamente atribuídos ao Poder Concedente. Por isso, o contrato de concessão é um contrato de fim e não de meio, isto é, o contrato estabelece metas e parâmetros mínimos a serem observados. A metodologia de execução, o projeto e o planejamento para atendimento das metas é de responsabilidade exclusiva da Concessionária, a qual terá liberdade para utilizar sua experiência e eficiência na melhor metodologia para se atender as metas contratuais previstas. Assim, não há que se falar em falta de lealdade da Administração Pública, já que a previsão editalícia está conforme os princípios da legislação e com as práticas mais modernas de concessões.

Item 5.4. Por tratar de um contrato de adesão, disposições como esta são compreendidas como leoninas, não sendo condizente com a busca pela boa-fé contratual e a paridade entre as Partes. Acredita-se que a contratada deve ter confiança e credibilidade nas informações do edital e contrato, de modo a ter segurança no seu interesse em participar do certame.

**Resposta da área técnica:**

O item 5.4 do edital apenas reflete o princípio aplicável a qualquer licitação pública, qual seja, o da vinculação ao edital. Tal previsão está compatível com os seguintes dispositivos da Lei 8.666/93, transcritos para fins de esclarecimento: "Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da

vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos."; "Art. 41. A Administração não pode descumprir as normas e condições do edital, ao qual se acha estritamente vinculada; e"Art. 55. São cláusulas necessárias em todo contrato as que estabeleçam: (...) XI - a vinculação ao edital de licitação ou ao termo que a dispensou ou a inexigiu, ao convite e à proposta do licitante vencedor;"

Item 5.5, VI do Edital. O item mencionado prevê a participação de empresas reunidas em consórcio, mas não delimita o número máximo de empresas integrantes de um dado consórcio. Entendemos que falta de limitação do número de empresas integrantes de um mesmo consórcio pode inviabilizar os princípios da licitação, reduzindo o número de competidores efetivos e a obtenção dos melhores valores possíveis. Sugerimos a alteração do dispositivo para limitar o número máximo de integrantes do consórcio, a fim de evitar o relatado.

**Resposta da área técnica:**

As previsões editalícias estão conforme a legislação pátria, que não estabelece qualquer limite ao número de consorciados. No mais, é de se notar que a não limitação do número máximo de entidades por consórcio visa a permitir que o mercado decida, de forma mais eficiente, o modo adequado de composição de cada licitante, tendo em vista as características das obrigações envolvidas na concessão. Ademais, por se tratar de um setor com vários competidores, não há necessidade de fomentar por meio do edital a constituição de vários consórcios.

Item 5.2 e 5.5, VII. Considerando a existência de diferentes lotes na licitação, em diferentes regiões e com características distintas entre si, não se justifica a imposição de uma estrutura única para a Proponente em todos os lotes. Isto é especialmente injustificado no tocante à vedação quanto à mera alteração da participação das empresas no consórcio. Esta regra implica necessariamente na

redução do espectro de participantes em cada lote, reduzindo a competitividade na licitação e afastando o Poder Público da melhor proposta possível, em clara ofensa ao interesse público. Acredita-se que a obrigação de uma empresa se associar sempre com a mesma para a participação de mais de um lote reduzirá a competição e a possibilidade do melhor negócio para a ANTT. Sugerimos a exclusão da vedação quanto à necessidade de manutenção da composição do consórcio para todos os lotes. Caso não seja aceita essa sugestão, sugerimos a exclusão da vedação quanto à possibilidade de alteração da porcentagem de participação das empresas no consórcio para os diferentes lotes.

**Resposta da área técnica:**

As regras editalícias acerca das restrições quanto à participação de empresa consorciada em mais de um consórcio ou isoladamente obedecem ao disposto no art. 33, inciso IV da Lei n.º 8.666, de 21 de junho de 1993. Ademais, eventual abertura para que as empresas se componham de forma diferente para cada lote pode gerar o efeito de diminuir a concorrência efetiva.

Item 5.6 do Edital. Considerando a previsão do item 5.5, VII, que impõe a necessidade de uma única estrutura de consórcio, independente dos lotes que a Proponente irá participar, não haveria a necessidade de celebrar um instrumento de compromisso de constituição de consórcio para cada lote. Sugerimos excluir essa obrigatoriedade, permitindo a elaboração de um único termo de compromisso de constituição de consórcio.

**Resposta da área técnica:**

O item será adequado.

Item 6.13 do Edital. Apesar de o item 6.5. determinar que deverão ser apresentadas duas vias físicas de cada um dos volumes da Garantia da Proposta, da Proposta Econômica Escrita e dos Documentos de Qualificação, o item 6.13 apresenta

aparente contradição, visto que prevê que deverá ser entregue um único volume 1 (Garantia de Proposta) e um único volume 3 (Documentos de qualificação). Sugerimos a menção expressa no item 6.13 de que devem ser apresentadas duas vias de cada volume.

**Resposta da área técnica:**

O edital prevê que cada volume deve conter 2 vias físicas idênticas. Assim, no caso da Garantia de Proposta, deverá ser apenas apresentado 1 volume, com 2 vias idênticas. O mesmo vale para os documentos de qualificação. No caso da Proposta Econômica Escrita, para cada lote deve ser apresentado um volume, cada qual contendo 2 vias idênticas da proposta do referido lote. O termo "volume único" se refere ao conteúdo, não ao número de vias do volume em si. Não há, portanto, contradição entre os itens mencionados.

Item 7.10, I do Edital. A mera inadequação dos documentos de habilitação apresentados pela Proponente não pode ensejar a execução da garantia da Proposta, independentemente da comprovação da má-fé da Proponente. Sugerimos a exclusão da previsão do item 7.10, I, ou, no limite, a imposição de penalidade no caso de comprovada má-fé da participante, caso contrário não seria necessária a abertura da documentação, vez que não haveria permissão de equívocos. Em suma, sugerimos que a execução da Garantia de Proposta em razão de desconformidade entre os documentos de habilitação apresentados e o estabelecido no Edital seja realizada apenas na hipótese de se verificar a má-fé da Proponente.

**Resposta da área técnica:**

É fundamental para o procedimento licitatório que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no edital. As exigências de habilitação são objetivas. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo atendimento total da habilitação, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão ser sanadas. Ademais, por se tratar de um certame com inversão de

fases, é necessário que haja um incentivo para que proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos de habilitação não participem da concorrência. Assim, a exigência de execução da garantia de proposta no caso de inabilitação está em conformidade com as regras do leilão e com a finalidade do edital.

Item 9.3, VII. O item 9.3, VII, prevê que a Proposta Econômica Escrita deverá considerar que o valor dos investimentos previstos no PER serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI – Regime Especial de Incentivos para o desenvolvimento da Infraestrutura, todavia, não é determinado quando incidirá o desconto nem qual será o montante do desconto. Sugerimos a complementação da disposição, de forma a propiciar informações adequadas e suficientes para a elaboração da Proposta Econômica Escrita equilibrada entre as proponentes.

**Resposta da área técnica:**

O item será adequado de maneira a constar o período de consideração do desconto. Quanto ao montante do desconto, cabe a cada proponente a análise da legislação e regulamentação pertinente e a avaliação de seu enquadramento.

Item 9.6 do Edital. O item 9.6 dissocia o Plano de Negócios apresentado à instituição financeira da Proposta Econômica Escrita apresentada pela Proponente, vedando, inclusive, a apresentação do Plano de Negócios tanto no volume da Proposta Econômica Escrita quanto nos demais volumes. Todavia, há que se ressaltar que a análise do Plano de Negócio pelo Poder Concedente lhe permite se certificar que o Edital foi devidamente avaliado e que o Contrato será cumprido conforme previram os estudos elaborados, visto que isto permitiria ao Poder Concedente verificar a conformidade do Plano de Negócios aos parâmetros da concessão. Ou seja, o correto atendimento ao Plano de Negócios proposto é requisito essencial para uma adequada execução do Contrato. Além disso, o Plano de Negócios é parâmetro legítimo e devido para a verificação e manutenção do

equilíbrio econômico do contrato, razão pela qual se tem certo que a manutenção das condições da proposta (artigo 37, XXI da Constituição Federal) não vincula a Administração apenas ao valor fixo proposto, mas, também, às disposições de investimentos e custos constantes do Plano de Negócios, elementos que permitiram a definição dos números finais da proposta. Em virtude do exposto, entende-se que a retirada do Plano de Negócios, destarte ilegal, é temerária ao projeto, seja pelo fato de que não gerará qualquer confiança ou previsibilidade de que a Proponente compreendeu e bem aplicou os parâmetros propostos no Edital, colocando em risco o pretendido pelo Poder Concedente e, portanto, sem sombra de dúvidas, o interesse público; seja em virtude da necessidade de a Administração Pública futura venha a ter parâmetros para, cumprindo com a legislação, promover a revisão do contrato, reequilibrando-o economicamente. A equívoca vedação a inclusão do Plano de Negócios não apenas “previne” ou “dificulta” à atuação da Administração perante eventual dever de reequilíbrio, em verdade, desatendendo a legislação e ao interesse público primário, acaba por colocar em risco toda a Concessão. É sobremaneira mais prejudicial ao Estado e aos Usuários a presença de uma empresa despreparada e sem a devida estruturação econômica, do que um eventual dever de revisão contratual. Ora, nenhuma aplicação de sanção, cobrança de multa ou imposição de ressarcimento possui importância maior ao Poder Público que o correto atendimento do Usuário de determinado serviço público. Portanto, entende-se incorreta a vedação a inclusão do Plano de Negócios na Proposta Econômica, de modo que, para devida atenção ao direito posto, sugere-se que o Edital seja alterado de forma a prever que o Poder Concedente aceite a sua inclusão e a sua utilização como parâmetro futuro de avaliação econômica para os envolvidos no contrato.

**Resposta da área técnica:**

O §3º, do art. 15, da Lei 8.987/95 determina que o Poder Concedente recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com o objetivo da licitação. Cabe ao Poder Concedente definir os critérios pelos quais

realizará a avaliação da inexecução ou incompatibilidade financeira da proposta. No presente certame a ANTT optou por não exigir plano de negócio das Proponentes, por entender que cabe a cada Proponente desenvolver o seu plano e suas projeções, com os respectivos custos e investimentos necessários ao pleno atendimento das obrigações relacionadas a Concessão, não cabendo à agência interferir nas premissas que levaram à Proponente a concluir pela viabilidade de sua proposta. Mesmo diante de tais premissas, a ANTT instituiu critérios para assegurar a consistência da Proposta Econômica Escrita. Dentre os mecanismos que asseguram a higidez da Proposta Econômica Escrita destacamos a necessidade de apresentação de carta de instituição ou entidade financeira que assessora a Proponente na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o plano de negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta sua viabilidade e exequibilidade, bem como a carta de empresa de auditoria independente, registrada no órgão competente, declarando que analisou o Plano de Negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta a sua adequabilidade, sob os aspectos contábil e tributário. É importante ressaltar que não se trata de delegação de atividade, ao contrário, caberá a ANTT avaliar todos os documentos e requisitos necessários para atendimento ao edital, sendo que um destes requisitos é a declaração da instituição financeira. Mesmo assim, caso a proposta apresentada seja manifestamente inexecutável, a ANTT poderá desclassificar a Proponente, independentemente do teor da declaração apresentada, por se tratar de competência exclusiva do Poder Concedente.

Item 11.2, II do Edital. A redação do item 11.2, II, é demasiadamente ampla, o que pode gerar insegurança às Proponentes na hipótese de saneamento de falhas ao longo do procedimento licitatório. Sugerimos incluir um limitador abstrato ao saneamento de falhas, em adendo à vedação da inclusão posterior de documento ou informação que deveria constar originariamente nos documentos apresentados

pela Proponente.

**Resposta da área técnica:**

A previsão está detalhada no item 6.11 que possui a seguinte redação "6.11 Eventuais falhas na entrega ou defeitos formais nos documentos que façam parte da Garantia da Proposta, da Proposta Econômica Escrita e dos Documentos de Qualificação poderão ser sanados de acordo com os termos do inciso II do subitem 11.2 abaixo, em prazo estabelecido pela Comissão de Outorga."

Item 12.3.2 e item 7 do Anexo 5 do Edital. A obrigatoriedade de soma da totalidade do patrimônio líquido para participação da proponente em mais de um lote acabará por reduzir em demasia a concorrência efetiva na licitação, não significando, por outro lado, qualquer garantia de capacidade financeira para a gestão dos contratos. Acredita-se que tal requisito não é adequado em comparação aos demais exigidos, ao passo de poder reduzir o número efetivo de competidores nos variados lotes. Com isso, sugere-se a exclusão desta disposição do Edital, mantendo os demais requisitos de comprovação de qualificação econômica.

**Resposta da área técnica:**

A exigência inscrita no item em questão está conforme o art. 31, § 3º da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Ademais, o patrimônio líquido mínimo é uma das garantias de capacidade financeira das Proponentes, já que é um dos critérios analisados pelas instituições financiadoras de projetos semelhantes.

Anexo V tabela VII do Edital. Solicitamos que seja especificada a qualificação (economista, engenheiro, administrador de empresa etc.) que será considerada para atendimento do item (iii), número 25, da tabela VII – Documentos relativos à qualificação técnica.

**Resposta da área técnica:**

A qualificação profissional não precisa ser indicada, uma vez que a certificação do órgão profissional competente já demonstra a aptidão do profissional para a execução dos serviços indicados.

Item 12.4 do Edital. Tendo em vista a importância da elaboração de um Plano de Negócios consistente e que seja economicamente viável, sugerimos que a Proposta Econômica Escrita não considere apenas o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio, mas que também avalie e atribua nota para o Plano de Negócios elaborado pelas Proponentes.

**Resposta da área técnica:**

O §3º, do art. 15, da Lei 8.987/95 determina que o Poder Concedente recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com o objetivo da licitação. Cabe ao Poder Concedente definir os critérios pelos quais realizará a avaliação da inexequibilidade ou incompatibilidade financeira da proposta. No presente certame a ANTT optou por não exigir plano de negócio das Proponentes, por entender que cabe a cada Proponente desenvolver o seu plano e suas projeções, com os respectivos custos e investimentos necessários ao pleno atendimento das obrigações relacionadas a Concessão, não cabendo à agência interferir nas premissas que levaram à Proponente a concluir pela viabilidade de sua proposta. Mesmo diante de tais premissas, a ANTT instituiu critérios para assegurar a consistência da Proposta Econômica Escrita. Dentre os mecanismos que asseguram a higidez da Proposta Econômica Escrita destacamos a necessidade de apresentação de carta de instituição ou entidade financeira que assessora a Proponente na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o plano de negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta sua viabilidade e exequibilidade, bem como a carta de empresa de auditoria independente, registrada no órgão competente, declarando que analisou o Plano de Negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta a sua adequabilidade, sob os aspectos

contábil e tributário. É importante ressaltar que não se trata de delegação de atividade, ao contrário, caberá a ANTT avaliar todos os documentos e requisitos necessários para atendimento ao edital, sendo que um destes requisitos é a declaração da instituição financeira. Mesmo assim, caso a proposta apresentada seja manifestamente inexequível, a ANTT poderá desclassificar a Proponente, independentemente do teor da declaração apresentada, por se tratar de competência exclusiva do Poder Concedente.

Item 7.2 do Edital. Considerando a dinâmica da economia e das atividades comerciais das empresas, bem como os custos envolvidos na contratação de seguro, sugerimos que a garantia da proposta possua prazo mínimo de 6 meses, e não de um ano.

**Resposta da área técnica:**

A garantia de proposta possui o mesmo prazo de validade da proposta, por isso a necessidade de manter o prazo mínimo de 1 ano.

**26. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1299027**

**Contribuição:**

Sugestões trecho BR 116 Km 590 ao 598 ampliação mais uma pista retiradas curvas Km 596 / 592 construção viaduto entroncamento BR 262 / BR 116. Sugestões para melhoria trecho BR 116 KM 590 ao 598 construção viaduto entroncamento BR 262 / BR 116 mudança nos trevos BR 262 perímetro urbano Manhauçu KM 34 ao 41 – construção contorno rodoviário do KM 41 ao 33 mudar local de pedágio de Reduto para o posto Fiscal em Martins Soares.

Sugestões para melhoria do trecho BR 116 KM 590 ao 598:

- ampliação mais uma pista;
- retiradas curvas KM 596 / 592;

- construção viaduto entroncamento BR 262 / BR 116

Sugestões para melhoria trecho BR 116 KM 590 ao 598:

- construção viaduto entroncamento BR 262 / BR 116;
- mudança nos trevos BR 262 perímetro urbano Manhuaçu KM 34 ao 41;
- construção contorno rodoviário do KM 41 ao 33
- mudar local de pedágio de Reduto para o posto Fiscal em Martins Soares.

Idéias para melhorar as vias e diminuir o numero de acidentes:

Segue dados reais fornecidos para Rotary Club de Manhuaçu, para tentarmos resolver os grandes números de acidentes em nossas rodovias.

	<b>Total de registros BR -262 – envolvendo vítimas</b>		
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<i>Acidente automobilístico</i>	43	59	92
<i>Acidente com moto</i>	45	45	85
<i>Vitima de atropelamento</i>	14	09	17
<b>Total</b>	<b>102</b>	<b>113</b>	<b>194</b>

	<b>Total de registros BR -116 – envolvendo vítimas</b>		
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<i>Acidente automobilístico</i>	44	25	85
<i>Acidente com moto</i>	10	06	15
<i>Vitima de atropelamento</i>	03	02	08
<b>Total</b>	<b>57</b>	<b>33</b>	<b>108</b>

<i>BR 262 – BR 116</i>	<i>159</i>	<i>146</i>	<i>302</i>

<i>Total de Registros Ano</i>	<i>2180</i>	<i>3184</i>	<i>2682</i>
-------------------------------	-------------	-------------	-------------

**Resposta da área técnica:**

Os trechos mencionados na BR 116 e o entroncamento desta com a BR 262 não fazem parte do escopo da concessão.

O estudo prevê a implantação de um contorno rodoviário na cidade de Manhauçu com cerca de 8,6 km de extensão. Acrescenta-se que a localização das praças de pedágio poderá ser alterada em até 5 km, se a concessionária achar pertinente. A princípio foi adotado critério de se evitar a localização da praça de pedágio próximo a áreas urbanas.

**27. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1299037**

**Contribuição:**

A praça de pedágio no Km 647 na Br 153, no município de Dueré tem que ser cancelado e trazer a o município de Gurupi. Dueré está localizada a 55 Km da Br 153, e Gurupi e atravessada pela Br 153 em todo seu território e principalmente o perimetro urbano a Br atravessa a cidade ao meio. Todos os impactos negativos da rodovia vai para Gurupi.

**Resposta da área técnica:**

A localização das praças de pedágio poderá ser alterada em até 5 km, se a concessionária achar pertinente. A princípio foi adotado critério de se evitar a localização da praça de pedágio próximo a áreas urbanas.

## **28. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1299052**

### **Contribuição:**

1. A praça de pedágio no município de Dueré (TO) é uma injustiça com a população de Gurupi que ao longo dos anos sofre com os impactos negativos desta rodovia . Por isso defendo que esta praça seja construída no município de Gurupi; 2.O município de Gurupi possui a melhor logística da região para receber o canteiro de obras. Devido ter mão de obra especializada , estrutura para receber os trabalhadores, comércio forte e dispõe de uma rede serviços de saúde, educação e lazer para os trabalhadores da obra.

### **Resposta da área técnica:**

A localização das praças de pedágio poderá ser alterada em até 5 km, se a concessionária achar pertinente. A princípio foi adotado critério de se evitar a localização da praça de pedágio próximo a áreas urbanas. A definição da localização dos canteiros administrativos e de obras será realizada pela concessionária durante a fase de ampliações da rodovia.

## **29. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1299261**

### **Contribuição:**

1) Haverá o conceito de tarifa inexequível? Qual?

### **Resposta da área técnica:**

O §3º, do art. 15, da Lei 8.987/95 determina que o Poder Concedente recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com o objetivo da licitação. Cabe ao Poder Concedente definir os critérios pelos quais realizará a avaliação da inexequibilidade ou incompatibilidade financeira da proposta. No presente certame a ANTT optou por não exigir plano de negócio das Proponentes, por entender que cabe a cada Proponente desenvolver o seu plano e suas projeções, com os respectivos custos e investimentos necessários ao pleno atendimento das obrigações relacionadas a Concessão, não cabendo à agência

interferir nas premissas que levaram à Proponente a concluir pela viabilidade de sua proposta. Mesmo diante de tais premissas, a ANTT institui critérios para assegurar a consistência da Proposta Econômica Escrita. Dentre os mecanismos que asseguram a higidez da Proposta Econômica Escrita destacamos a necessidade de apresentação de carta de instituição ou entidade financeira que assessora a Proponente na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o plano de negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta sua viabilidade e exequibilidade, bem como a carta de empresa de auditoria independente, registrada no órgão competente, declarando que analisou o Plano de Negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta a sua adequabilidade, sob os aspectos contábil e tributário. É importante ressaltar que não se trata de delegação de atividade, ao contrário, caberá a ANTT avaliar todos os documentos e requisitos necessários para atendimento ao edital, sendo que um destes requisitos é a declaração da instituição financeira. Mesmo assim, caso a proposta apresentada seja manifestamente inexequível, a ANTT poderá desclassificar a Proponente, independentemente do teor da declaração apresentada, por se tratar de competência exclusiva do Poder Concedente.

2) Para efeito de apresentação da proposta, a tarifa de referência é a média ou as indicadas para cada posto de pedágio?

**Resposta da área técnica:**

A Tarifa Básica de Pedágio, que é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, correspondente ao valor básico da Tarifa Quilométrica para a categoria 1 de veículos (veículo de rodagem simples e de dois eixos), e não poderá exceder aos limites indicados para cada Lote Rodoviário.

3) O risco geológico será compartilhado?

**Resposta da área técnica:**

O risco geológico não será compartilhado, não sendo previsto como um risco assumido pelo Poder Concedente, conforme cláusula 21.2.

4) O risco da tarifa ser reajustada por índices abaixo da inflação significa que o Poder Concedente pode zerar este reajuste?

**Resposta da área técnica:**

Significa que o índice estipulado no contrato não necessariamente corrigirá a inflação do setor específico de rodovias, mas não atribui qualquer discricionariedade à ANTT para definir o reajuste.

5) Eventuais erros conceituais, metodológicos ou numéricos podem ensejar uma revisão nos documentos disponibilizados pela ANTT?

**Resposta da área técnica:**

No que se refere aos documentos disponibilizados no âmbito da presente Audiência Pública, as questões apontadas nas contribuições serão objeto de análise, podendo alterá-los. Durante o processo de leilão, por outro lado, conforme estipulado no subitem 2.4.1 do Edital, as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados aos Sistemas Rodoviários e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação das Concessões, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

### **30. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1299274**

**Contribuição:**

Item 4.1 do Edital. O Item 4.1 do Edital dispõe acerca das impugnações ao Edital.

Sugerimos a inclusão de dispositivo no Edital que estabeleça a possibilidade de as proponentes impugnarem o edital em até 02 dias úteis antes da data de início da sessão pública, conforme prevê o artigo 41, § 2º, da Lei federal nº 8.666/93.

**Resposta da área técnica:**

Considerando a dinâmica do procedimento do leilão, diferente dos procedimentos tradicionais da Lei nº 8.666/93, será mantida a redação original que prevê prazo máximo de impugnação em até 5 dias úteis da data prevista para a sessão pública.

Item 5.4 do Edital. Sugerimos incluir no Edital dispositivo que estabeleça a ordem de prevalência do Edital em relação aos seus Anexos, no caso de divergência entre eles.

**Resposta da área técnica:**

O item será adequado.

Item 5.2 e Item 5.5, vii do Edital. Entendemos que o Item 5.2 e o Item 5.5, vii, ambos do Edital, preveem que é vedada a participação de empresa em mais de um consórcio, ainda que com participações ou membros distintos entre si. Ou seja, a empresa que participar da licitação, em consórcio, para determinado lote, deverá manter a mesma composição caso venha a participar da licitação para outros lotes, seja em relação aos membros consorciados ou no que concerne à porcentagem de participação de cada um. Favor confirmar se este entendimento está correto.

**Resposta da área técnica:**

O entendimento está correto.

Item 6.13 do Edital. O Item 6.13 do Edital prevê que, caso a Proponente apresente Proposta Econômica Escrita para mais de um Lote Rodoviário, deverá entregar um único volume 1 (Garantia da Proposta). Pela leitura do item referido, entendemos que deverá ser apresentada uma declaração do anexo 22 e sua respectiva Garantia de Proposta para cada lote rodoviário, devendo todos esses documentos estar no

volume 1. Favor confirmar se este entendimento está correto.

**Resposta da área técnica:**

O entendimento está correto.

Item 8.3 do Edital. Entendemos ser importante que, na Declaração constante do Anexo 22, a Proponente, além de indicar os lotes para os quais apresentará proposta econômica escrita, com a respectiva definição da ordem de prioridade, indique o número máximo de lotes em relação aos quais poderá se sagrar vencedora. Isso para garantir que as Proponentes possam, efetivamente, dar cumprimento às obrigações relativas aos lotes em que se sagrarem vencedoras, evitando-se, ao mesmo tempo, a apresentação de propostas por empresas aventureiras.

**Resposta da área técnica:**

O número máximo de lotes em relação aos quais a Proponente poderá se sagrar vencedora já é estabelecido a partir de seu patrimônio líquido total, considerando o percentual de participação dos consorciados, se for o caso de consórcio. Além disso, a proponente deverá apresentar proposta apenas para os lotes que pretende ganhar.

Item 9.3, VII do Edital. O Item 9.3, VII, do Edital, prevê que a Proposta Econômica Escrita deverá considerar como premissa “que o valor dos investimentos previstos no PER serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente”. Considerando que a concessão dos benefícios fiscais do REIDI é condicionada ao cumprimento de determinados requisitos previstos na legislação aplicável, não sendo, dessa forma, aplicável automaticamente, sugerimos prever no Edital como se dará o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato no caso de não obtenção dos benefícios citados, tendo em vista que o edital e o

contrato não preveem uma forma de reequilíbrio que contemple essa situação.

**Resposta da área técnica:**

O reequilíbrio pela não obtenção do benefício do REIDI será cabido apenas nos casos previstos nas cláusulas 21.2.3 e 21.2.5 do Contrato, não sendo cabido no caso da cláusula 21.1.3. Nos casos em que cabe o reequilíbrio, este será realizado por meio do fluxo de caixa marginal, tendo em vista que ele deverá ser utilizado quando não aplicáveis as hipóteses dos fatores C e D.

Item 12.1 e Item 14.1 do Edital. Considerando que o Item 12.1 do Edital traz o cronograma da licitação, e tendo em vista o Item 14.1 do Edital, que dispõe acerca dos recursos administrativos, mencionando apenas a classificação da Proposta Econômica Escrita e a análise dos Documentos de Qualificação, sugerimos que seja expressamente previsto no Edital o prazo para as Proponentes se manifestarem e/ou apresentarem recurso sobre a aceitação, pela Comissão de Outorga, dos documentos contidos no volume da Garantia de Proposta apresentadas, previamente à Sessão Pública do Leilão. Ademais, sugerimos que, pela transparência e publicidade do certame, seja expressamente previsto que a abertura do volume de Garantia de Proposta será realizada em sessão pública, com a possibilidade de participação das proponentes, considerando-se que tal volume, além da Garantia da Proposta, conterá os demais documentos listados nos itens 7 e 8 do Edital.

**Resposta da área técnica:**

A Lei nº 8.666/93 foi aprovada sob a premissa de que o procedimento licitatório seria iniciado com a fase de habilitação, com posterior julgamento das propostas. Nesta premissa original, a análise de habilitação se refere a todos os licitantes, motivo pelo qual a decisão da Comissão quanto à habilitação estaria sujeita a recurso no momento em que proferida. Ocorre que a Lei nº 11.196/2005, incluiu na Lei nº 8.987/95, o artigo 18-A, que prevê a possibilidade da inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento, hipótese em que encerrada a fase de classificação

das propostas ou o oferecimento de lances, será aberto o invólucro com os documentos de habilitação do licitante mais bem classificado. Este procedimento será adotado no leilão das rodovias, ou seja, inicialmente serão classificados os licitantes, para posterior habilitação apenas daqueles que forem mais bem classificados. Apenas quando verificada a habilitação dos proponentes é que são declarados os vencedores do leilão. Neste momento, então, podem ser apresentados os recursos administrativos por qualquer das Proponentes, os quais terão efeito suspensivo, em pleno atendimento ao artigo 109, § 2º, da Lei nº 8.666/93. Ou seja, até o julgamento do recurso, não será adjudicado o objeto do leilão, em decorrência do efeito suspensivo do recurso. Na fase de garantia de proposta, a análise é objetiva, não havendo margem para discricionariedade da Comissão, por isso, eventual recurso posterior não ensejará prejuízo às proponentes.

Item 12.3 do Edital. Sugerimos deixar claro, no Edital, que, no caso de ser verificado que o patrimônio líquido de determinada Proponente é inferior ao patrimônio líquido informado na Declaração de que trata o Anexo 22, tal Proponente (ainda que tenha sido habilitada para um lote, conforme a regra do item 12.3.) terá a sua Garantia de Proposta executada

**Resposta da área técnica:**

A hipótese está contemplada no seguinte item do edital: "13.4.2 Em relação ao Lote Rodoviário que a Proponente for inabilitada, será fixada multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta, com sua execução integral."

Item 13.2 e Item 13.3 do Edital. Sugerimos a alteração da expressão "desclassificação" prevista no Item 13.2 e no Item 13.3, ambos do Edital, para "inabilitação", pois estamos diante, nesses itens, da análise dos documentos de qualificação.

**Resposta da área técnica:**

O item será adequado.

Item 15.3, II do Edital. Sugerimos a inclusão de previsão expressa no Edital de que, no caso de participação individual da Proponente, ela deverá constituir, como condição para assinatura do contrato, uma subsidiária integral.

**Resposta da área técnica:**

Tal hipótese já está contemplada no referido item: "II. prova de constituição da SPE, com a correspondente certidão do registro empresarial competente, bem como o respectivo comprovante de inscrição perante o Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas ou de subsidiária integral na hipótese de Proponente individual, na forma de sociedade por ações;"

Anexo 5, Tabela XI, Item 34 do Edital. O Item 34, da Tabela XI, do Anexo 5, do Edital, prevê que a Proponente sob a forma de consórcio deverá apresentar Termo de Compromisso de Constituição de Consórcio. No entanto, os demais itens do Edital mencionam Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico. Solicitamos esclarecer e sugerimos alterar o edital de forma a uniformizar o documento requerido.

**Resposta da área técnica:**

O item será adequado.

Anexo 12 (Modelo de Procuração) do Edital. O Anexo 12 (Modelo de Procuração) do Edital dispõe que "Esta procuração tem prazo de validade mínimo de 1 (um) ano a contar da Data para Recebimento dos Envelopes". Entendemos que cada Proponente deverá preencher sua respectiva procuração com o prazo de validade que entender adequado, desde que respeitado o prazo mínimo de 1 ano. Diante disso, sugerimos alteração do Anexo 12 nesse sentido.

**Resposta da área técnica:**

Entendemos que a minuta sugerida já permite ao proponente indicar um prazo maior, desde que respeitado o mínimo de 1 ano.

Subcláusula 1.1.1, (v) e Subcláusula 1.1.1, (vi) do Contrato. Solicitamos esclarecer a diferença entre os Bens da Concessão e os Bens Reversíveis, previstos, respectivamente, na Subcláusula 1.1.1, (v) e Subcláusula 1.1.1, (vi), ambas do Contrato.

**Resposta da área técnica:**

Bens Reversíveis, para fins do contrato, refere-se ao conceito dos bens da Concessão necessários à continuidade dos serviços relacionados à Concessão, que serão revertidos para a ANTT ao término do Contrato. O conceito de Bens da Concessão especifica quais bens são de responsabilidade da concessionária, incluídos estes no conceito de bens reversíveis, sem prejuízo de outros que possam ser assim considerados.

Subcláusula 1.1.1, (xiii) e Subcláusula 1.1.1, (xx) do Contrato. Sugerimos que seja adequada a redação das Subcláusulas 1.1.1 (xiii) e 1.1.1 (xx), de modo a prever que os Parâmetros de Desempenho lá previstos são relacionados à Frente de Recuperação e Manutenção.

**Resposta da área técnica:**

A indicação de que os Parâmetros de Desempenho se relacionam à Frente de Recuperação e Manutenção já está expressa no próprio Anexo 5 que trata do Desconto de Reequilíbrio.

Subcláusula 4.2.2 do Contrato. A Subcláusula 4.2.2 do Contrato contém uma declaração da Concessionária de que possui conhecimento da natureza e das condições dos Bens da Concessão que lhe serão transferidos pela União na Data da Assunção. No entanto, dado o intervalo de tempo entre a presente data e a Data de

Assunção, entendemos que é imprescindível a realização de uma vistoria prévia em referidos bens, em data próxima à Data de Assunção, para que a Concessionária tenha efetivo conhecimento das suas condições. Sugerimos, assim, a inclusão de previsão dessa vistoria no Contrato.

**Resposta da área técnica:**

A subcláusula apenas prevê que a assunção dos bens pela Concessionária ocorra de maneira conciente, não podendo, esta, alegar, posteriormente, que o Termo de Arrolamento não representa a realidade dos bens transferidos. As proponentes e a Concessionária poderão, a qualquer tempo, vistoriar o Sistema Rodoviário. Pelo exposto, não é necessária alteração do Contrato.

Subcláusula 4.2.2 do Contrato. A Subcláusula 4.2.3 do Contrato prevê que “Outros bens integrantes do Sistema Rodoviário e que não constem do Termo de Arrolamento devem ser regularizados pela Concessionária e integrados aos Bens da Concessão”. Solicitamos esclarecer quais outros bens estão abrangidos pela subcláusula mencionada, bem como o significado da expressão “devem ser regularizados”.

**Resposta da área técnica:**

A expressão tem por objetivo abranger todos aqueles bens que integram o Sistema Rodoviário, mas que eventualmente tenham sido implantados sem a autorização do Poder Público, como vias construídas por prefeituras, dentre outras. A regularização significa a integração do bem ao Sistema, conforme as normas técnicas aplicáveis.

Subcláusula 4.3.2 do Contrato. Em referência à Subcláusula 4.3.2 do Contrato, que determina que, a partir do 24º ano da Concessão, a Concessionária não poderá alienar “quaisquer bens” sem prévia autorização da ANTT, sugerimos alterar a expressão “quaisquer bens” por “Bens Reversíveis”.

**Resposta da área técnica:**

A expressão será mantida, deixando-se ao poder discricionário da ANTT a decisão de autorizar ou não a alienação dos referidos bens, de forma a evitar um esvaziamento da concessão próximo do seu término.

Subcláusula 6.6 do Contrato. Sugerimos esclarecer o sentido e o objetivo da Subcláusula 6.6 do Contrato, considerando a previsão da Subcláusula 6.8 do Contrato, que a nosso ver, tem o mesmo sentido da Subcláusula 6.6.

**Resposta da área técnica:**

O item 6.6 refere-se a apresentação de um projeto em desconformidade com a regulamentação vigente, ou seja, um projeto incompleto. Já o item 6.8 trata da hipótese em que o projeto foi apresentado de forma completa, mas com erros técnicos. Por isso, a necessidade de distinção no contrato.

Subcláusula 6.10 do Contrato. A Subcláusula 6.10 do Contrato prevê a necessidade de prévia submissão à ANTT do projeto das demais obras não indicadas no item 6.2 antes do início da execução de tais obras, não sendo necessária, no entanto, a análise de tal órgão para início das obras citadas. Solicitamos que seja esclarecido se há a possibilidade de a ANTT não aprovar o projeto das referidas obras apresentado pela Concessionária, mesmo após o início de tais obras. Em caso positivo, solicitamos seja esclarecido qual a parte que arcará com os custos decorrentes das obras já realizadas e não aprovadas e se haverá possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro neste caso. Sugerimos que o contrato preveja expressamente tal situação.

**Resposta da área técnica:**

Entende-se desnecessária disposição a respeito, por tratarem-se de serviços avaliados por meio de parâmetros de desempenho. Eventuais avaliações feitas pela ANTT após o início das obras deverá ser tratada, para definição de responsabilidade, a luz das cláusulas 21.2.3, 21.2.11 e 6.6.

Subcláusula 6.11 do Contrato. Solicitamos esclarecer e prever no Edital se a regra prevista na Subcláusula 6.11 do Contrato se refere ao projeto executivo ou também ao anteprojeto.

**Resposta da área técnica:**

O item 6.11 refere-se apenas ao projeto executivo, conforme a previsão expressa do item.

Subcláusula 7.1.1 do Contrato. Sugerimos que, quando da publicação do Edital, sejam fornecidos os valores dos contratos porventura celebrados por órgão ou entidade autorizada pelo Ministério dos Transportes, referentes aos estudos ambientais, que serão cedidos à Concessionária conforme previsto na Subcláusula 7.1.1 do Contrato. Entendemos que essa providência é imprescindível para as proponentes elaborarem sua Proposta Econômica.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Subcláusula 9.1.2 do Contrato. A Subcláusula 9.1.2 do Contrato menciona que “a concessionária considerou na Proposta apresentada o montante para desapropriação para toda a Concessão de R\$ (\_\_\_) ...”. Diante do exposto, solicitamos esclarecer : (a) O montante previsto deve ser preenchido para cada lote com os valores constantes na folha 67 da Minuta do Contrato na rubrica Item 9.1.2? (b) Os valores previstos na folha 67 da Minuta do Contrato na rubrica Item 9.1.2, que correspondem exatamente aos valores constantes no Apêndice H do PER de cada lote, referem-se unicamente aos Trechos Urbanos? Neste caso, sugerimos prever expressamente tal disposição. (c) Na eventualidade de obras de ampliação de capacidade e implantação de melhorias que requeiram desapropriações, tal fato ensejará reequilíbrio econômico-financeiro do contrato? Em caso positivo, sugerimos

prever expressamente tal disposição.

**Resposta da área técnica:**

Respostas: a) O entendimento está correto; (b) Os valores previstos na rubrica item 9.1.2 referem-se ao total da verba de desapropriação, incluindo os trechos urbanos; c) Haverá reequilíbrio do contrato se a verba prevista para as desapropriações não forem suficientes conforme o item "21.1.4 valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas ou ocupação provisória de bens imóveis, até o limite da verba destinada para desapropriações;"

Subcláusula 12.1 do Contrato. A Subcláusula 12.1 do Contrato contém uma tabela que indica o valor da Garantia de Execução do Contrato correspondente a cada ano da concessão. No entanto, o 23º ano encontra-se repetido nas duas últimas linhas da tabela. Sugerimos a correção dos itens, para evitar divergência na interpretação da tabela.

**Resposta da área técnica:**

Os itens serão adequados.

Subcláusula 12.6 do Contrato. A Subcláusula 12.6 do Contrato trata da Garantia de Execução do Contrato, dispondo que poderá ser executada "sem qualquer outra formalidade além do envio de notificação pela ANTT". Entendemos, no entanto, que o direito ao contraditório e à ampla defesa deve ser preservado, razão pela qual a execução da garantia somente poderia se efetivar após a concessão de prazo para a Concessionária se manifestar, depois de notificada. Sugerimos incluir previsão expressa nesse sentido.

**Resposta da área técnica:**

A redação atual já assegura à Concessionária a possibilidade de exercer o contraditório e a ampla defesa pois faz referência à regulamentação da ANTT quando menciona o encaminhamento de simples notificação.

Subcláusula 15.3 do Contrato. A Subcláusula 15.3 do Contrato prevê que “as determinações que vierem a ser emitidas no âmbito das fiscalizações previstas serão imediatamente aplicáveis e vincularão a Concessionária, sem prejuízo do recurso eventualmente cabível”. Sugerimos que tal previsão seja aplicável somente às determinações da fiscalização cujas consequências não sejam irreversíveis, sendo que para estes últimos casos exista uma prévia concordância entre as partes, uma vez que elas poderão representar alteração das condições inicialmente pactuadas entre as partes.

**Resposta da área técnica:**

Entendemos que a previsão deve ser mantida. Eventuais excessos ou incompatibilidades por parte da fiscalização poderão ser analisados caso a caso, sem prejuízo do exercício do contraditório e da ampla defesa pela Concessionária.

Subcláusula 18.1.1, (i), (ii) e (iii) e Subcláusula 18.1.2 do Contrato. A Subcláusula 18.1.1, (i), (ii) e (iii), do Contrato, e Subcláusula 18.1.2 do Contrato, dispõem que, em até 30 (trinta) dias a contar da data de recebimento de sua solicitação, a ANTT emitirá “Termo de Vistoria” da conclusão dos Trabalhos Iniciais, das obras de duplicação e da implantação das praças de pedágio, respectivamente, sendo que, após tal atestação, a ANTT expedirá resolução de autorização para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio”. Caso a ANTT não emita os Termos de Vistoria em questão dentro do prazo estabelecido e/ou a autorização citada, pode-se considerar que a Concessionária estará autorizada, por decurso do prazo, a iniciar a cobrança da Tarifa de Pedágio? Se positivo, sugerimos incluir expressa previsão no Contrato nesse sentido. Essa alteração é importante para garantir segurança jurídica na

execução do contrato.

**Resposta da área técnica:**

O início da cobrança da tarifa de pedágio está condicionado ao cumprimento das obrigações previstas na cláusula 18.1 do Contrato de Concessão, bem como da expedição de resolução específica pela ANTT, devendo ser observado o prazo indicado na cláusula 18.1.3 do Contrato de Concessão.

Cláusula 20 do Contrato. A Cláusula 20 do Contrato estabelece as penalidades aplicáveis à Concessionária, fixando diversas multas, sem que haja limite máximo expresso do valor que tais multas podem alcançar pelo mesmo fato. Sugerimos que seja estabelecido o limite máximo mensal no valor de multas aplicáveis à Concessionária.

**Resposta da área técnica:**

Todas as penalidades de multa previstas na cláusula 20 do Contrato de Concessão tem valor definido. Não se pode estabelecer um limite máximo mensal, pois significaria prever de início um perdão tácito para um conjunto de falhas da Concessionária.

Subcláusula 20.2 do Contrato. Tendo em vista: (i) Multas expressas na tabela da subcláusula 20.2 em função da URT; (ii) Definição de URT na subcláusula 1.1.1 (xlix), correspondendo a 1.000 vezes o valor da Tarifa de Pedágio; (iii) As tarifas de Pedágio de cada praça são distintas, em função do Trecho de Cobertura do Pedágio (TCP). Solicitamos esclarecer, na apuração das multas moratórias em virtude de descumprimento ou atraso de obrigações nos subtrechos elencados no Apêndice B do PER, como serão calculadas as multas, tendo em vista os valores diferentes de tarifas de pedágio das praças.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Subcláusula 20.4 do Contrato. Sugerimos a exclusão da Subcláusula 20.4 do Contrato, pois a multa é moratória e a consequência financeira para a Concessionária e para o Poder Concedente é a mesma se for aberto um ou mais processos administrativos de aplicação de multa moratória. Tal dispositivo apenas geraria mais burocracia para ambas as partes.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula 20.4 do Contrato de Concessão será mantida na medida em que viabiliza o início do procedimento de aplicação da multa ainda que o inadimplemento da obrigação contratual ainda não tenha sido sanado pela Concessionária.

Subcláusula 21.1.4 do Contrato. A Subcláusula 21.1.4 do Contrato prevê que a Concessionária suportará os dispêndios com desapropriações até o limite da verba destinada para desapropriações (grifo nosso). Diante disso, solicitamos esclarecer se este limite corresponde ao valor constante no Apêndice H do PER.

**Resposta da área técnica:**

A verba total para desapropriações é aquela indicada no item 9.1.2. e refere-se apenas aos trechos urbanos.

Subcláusula 22.3.1 do Contrato. A Subcláusula 22.3.1 do Contrato prevê que a forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato será adotada pela ANTT, a seu exclusivo critério. Sugerimos alteração para que tal escolha seja de comum acordo entre as partes, para se garantir o princípio da segurança jurídica na execução do Contrato.

**Resposta da área técnica:**

Entendemos que a prerrogativa de escolher a forma como se dará o reequilíbrio deve ser do Poder Público, uma vez que a forma escolhida poderá ter impacto direto sobre os usuários ou sobre o próprio orçamento da União. À Concessionária

será sempre garantida a forma de recomposição que efetivamente restabeleça o equilíbrio econômico inicial, observadas as demais regras do contrato.

Subcláusula 22.4.2 (ii) do Contrato – Forma de recomposição. Sugerimos que, em conformidade ao item 1.1 do Anexo 6, a redação seja alterada para que o Fator C seja aplicável na hipótese de evento que ensejar impacto exclusivamente na receita e verbas devidas pela Concessionária (grifo nosso), conforme a metodologia prevista no Anexo 6 – Fator C.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula do Anexo será adequada.

Subcláusula 22.6.4 (v) do Contrato. A Subcláusula 22.6.4, (v), do Contrato menciona que “em caso de atraso na execução de obras e serviços decorrente de eventos que sejam comprovados e reconhecidos expressamente pela ANTT como de enquadramento na cláusula 21.2, será aplicado o Desconto de Reequilíbrio, mas não será aplicada a penalidade”. Diante disso, é correto o entendimento de que o Desconto de Reequilíbrio não será aplicado aos subtrechos sujeitos às ocorrências listadas na subcláusula 21.2.8 até que sejam concluídas as obras previstas no PER que se encontram sob a responsabilidade do DNIT? Sugerimos prever tal exceção expressamente na Subcláusula 22.6.4, (v), do Contrato.

**Resposta da área técnica:**

O entendimento está correto, mas não há necessidade de alteração da cláusula uma vez que ela faz referência à cláusula 21.2, o que inclui todos os subitens, como o 21.2.8.

Subcláusula 26.4 do Contrato. A Subcláusula 26.4 do Contrato dispõe que a “Concessionária, desde que autorizada pela ANTT, poderá dar em garantia dos financiamentos contratados nos termos desta cláusula, os direitos emergentes da

Concessão”. Sugerimos que tal concessão de garantia seja, desde já, autorizada no Contrato, conforme comumente previsto em outros editais.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula que subordina à autorização da ANTT a utilização dos direitos emergentes da Concessão como garantia dos financiamentos contratados visa conferir à Agência a possibilidade de avaliar o comprometimento à operacionalização e à continuidade da prestação do serviço.

Anexo 1 (Modelo de Termo de Arrolamento e Transferência de Bens) do Contrato.

Por ocasião da celebração do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens previsto no Anexo 1 ao Contrato, solicitamos esclarecer se, no caso de obras inacabadas por parte do DNIT em algum subtrecho da concessão, será celebrado um Aditivo ao Termo de Arrolamento e Transferência de Bens quando da efetiva conclusão das obras pelo DNIT?

**Resposta da área técnica:**

O entendimento está correto.

Anexo 7 (Fator Q) do Contrato. Na apuração do Indicador de Disponibilidade da Rodovia (Dis) previsto no Anexo 7 do Contrato, sugerimos que, em complemento ao item 2.4 deste Anexo, não seja computado também a indisponibilidade de faixas de rolamento por força da execução de obras de recapeamentos e conserva de rotina nas faixas em questão.

**Resposta da área técnica:**

As obras de recapeamentos e conserva de rotina são de responsabilidade exclusiva da Concessionária, que detém o controle e a gestão de sua execução, possuindo, portanto, as condições necessárias para administrá-las de forma a otimizar a disponibilidade das faixas de rolamento.

### **31. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1299287**

#### **Contribuição:**

Item 2. Solicitamos que ao CAPEX constante dos estudos de viabilidade dos projetos de concessão da 3ª etapa, fase III, seja acrescida contingência compatível com o nível de detalhamento dos projetos, conforme documento de autoria do Tribunal de Contas da União- TCU, denominado Obras Públicas (Recomendações Básicas para a Contratação e Fiscalização de Obras e Edificações Públicas), 2ª edição, Brasília 2009. Esse documento prevê claramente que estudos em nível de detalhamento de anteprojeto (como são os estudos de viabilidade das concessões de rodovias federais) tenham margem de erro de 30%. Como a finalidade dos estudos é balizar a licitação, e como é interesse do Poder Público o sucesso da licitação, sugerimos que seja acrescida ao CAPEX para efeito dos estudos de viabilidade contingência no valor equivalente à margem de erro mencionada acima.

#### **Resposta da área técnica:**

Inicialmente, cumpre ressaltar que a cartilha "Recomendações Básicas para a Contratação e Fiscalização de Obras e Edificações Públicas", foi elaborada para acompanhamento de obras de edificações convencionais como casas, prédios, postos de saúde, entre outros, sendo voltados aos empreendimentos mais comuns em pequenas prefeituras municipais, não sendo, portanto, aplicáveis para o nível de complexidade exigido para as atividades envolvidas na concessão da exploração de rodovias. Adicionalmente, os Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental não se confundem com o Anteprojeto, cuja responsabilidade é atribuída a concessionária nos termos do Contrato de Concessão.

Item 5.5, VI. Entendemos que ao não limitar o número de consorciado, o interesse público implicado na realização da concessão pode ser prejudicado, uma vez que diversas empresas sem as qualificações adequadas para executar a magnitude dos

serviços e o porte dos investimentos exigidos para cada um dos lotes de concessão rodoviária poderiam se consorciar para participar do certame. Sugerimos, por isso, a supressão dessa disposição, e inclusão de um limite máximo de empresas para compor o consórcio, por exemplo 4 (quatro) empresas.

**Resposta da área técnica:**

O interesse público presente na concessão da exploração das rodovias federais é assegurar a máxima competitividade do certame licitatório, viabilizando a oferta da menor tarifa a ser praticada para os usuários. A restrição a participação de licitantes, individualmente ou em consórcio, deve ser devidamente fundamentada e decorrer por motivos justificáveis, o que não se verifica no caso em tela na medida em que a capacidade financeira dos licitantes é assegurada por meio da qualificação econômico-financeira (comprovação de patrimônio líquido mínimo, garantia de proposta, por exemplo), bem como por outros mecanismos contratuais (integralização de capital social da Concessionária, garantia de execução do contrato, por exemplo).

Item 7.10, I. Sugerimos excluir o inciso I, do subitem 7.10., pois a penalidade legal para a não apresentação de Documentos de Qualificação é a inabilitação do licitante. A execução da Garantia de Proposta nesse caso contraria o Princípio da Proporcionalidade e o Princípio da Legalidade.

**Resposta da área técnica:**

É fundamental para o procedimento licitatório que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no edital. As exigências de habilitação são objetivas. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo atendimento total da habilitação, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão ser sanadas. Ademais, por se tratar de um certame com inversão de fases, é necessário que haja um incentivo para que proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos de habilitação não participem da concorrência.

Assim, a exigência de execução da garantia de proposta no caso de inabilitação está em conformidade com as regras do leilão e com a finalidade do edital.

Item 7.10,II. Sugerimos excluir o inciso II, do subitem 7.10, pois a penalidade legal para a apresentação de Proposta Econômica Escrita que desatenda ao Edital é a desclassificação da respectiva Proponente. A execução da Garantia de Proposta nesse caso contraria o princípio da proporcionalidade e o princípio da legalidade.

**Resposta da área técnica:**

É fundamental para o procedimento licitatório que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no edital. As exigências de habilitação são objetivas. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo atendimento total da habilitação, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão ser sanadas. Ademais, por se tratar de um certame com inversão de fases, é necessário que haja um incentivo para que proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos de habilitação não participem da concorrência. Assim, a exigência de execução da garantia de proposta no caso de inabilitação está em conformidade com as regras do leilão e com a finalidade do edital.

Item 9.3,I. Favor esclarecer como será avaliado se a Proponente levou em consideração os custos inerentes à desapropriações e às desocupações na sua Proposta Econômica Escrita e como será avaliada a inexecutabilidade da Proposta Econômica Escrita nesse aspecto.

**Resposta da área técnica:**

O §3º, do art. 15, da Lei nº 8.987/95 determina que o Poder Concedente recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com o objetivo da licitação. Cabe ao Poder Concedente definir os critérios pelos quais realizará a avaliação da inexecutabilidade ou incompatibilidade financeira da proposta. No presente certame a ANTT optou por não exigir plano de negócio das

Proponentes, por entender que cabe a cada Proponente desenvolver o seu plano e suas projeções, com os respectivos custos e investimentos necessários ao pleno atendimento das obrigações relacionadas a Concessão, não cabendo à agência interferir nas premissas que levaram à Proponente a concluir pela viabilidade de sua proposta. Mesmo diante de tais premissas, a ANTT institui critérios para assegurar a consistência da Proposta Econômica Escrita. Dentre os mecanismos que asseguram a higidez da Proposta Econômica Escrita destacamos a necessidade de apresentação de carta de instituição ou entidade financeira que assessora a Proponente na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o plano de negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta sua viabilidade e exequibilidade, bem como a carta de empresa de auditoria independente, registrada no órgão competente, declarando que analisou o Plano de Negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta a sua adequabilidade, sob os aspectos contábil e tributário. É importante ressaltar que não se trata de delegação de atividade, ao contrário, caberá a ANTT avaliar todos os documentos e requisitos necessários para atendimento ao edital, sendo que um destes requisitos é a declaração da instituição financeira. Mesmo assim, caso a proposta apresentada seja manifestamente inexequível, a ANTT poderá desclassificar a Proponente, independentemente do teor da declaração apresentada, por se tratar de competência exclusiva do Poder Concedente.

Item 9.4. A exigência de carta que ateste a viabilidade econômica financeira da proposta, por si só, não garante a exequibilidade da Proposta, uma vez que as instituições financeiras contratadas para esta finalidade, por não terem firmado compromisso quanto a sua própria participação nos futuros financiamentos, não há uma due diligence para validação das premissas operacionais, de tráfego, de investimentos e financiamentos (a exemplo do que ocorre de mercados internacionais), apenas validam a lógica matemática do modelo financeiro dos

Proponentes, sem criticar, entretanto, as premissas adotadas pelos Proponentes. Além disso, a exigência de PL mínimo para o banco emissor da carta de apenas R\$ 400 MM, não parece estar em linha com o porte financeiro dos projetos. Deveria ser exigida experiência prévia na estruturação de projetos na modalidade de project finance, dada a complexidade e especificidade destas operações. Sendo assim, sugerimos que seja exigida dos Proponentes a entrega de uma carta de "indicativo de financiamento", emitida pela mesma instituição financeira responsável pela carta de viabilidade, com a descrição das condições em que concederiam o empréstimo de longo-prazo, na condição de repassadora do BNDES e do empréstimo ponte. As condições mínimas da carta deveriam incluir, pelo menos, o valor, prazo e garantias do financiamento. O compromisso firme de financiamento, por sua vez, deveria ser um condicionante a assinatura do contrato de Concessão, de modo a assegurar ao Poder Concedente que a proposta é exequível e financiável. Deste modo, o Poder Concedente teria maior segurança quanto ao cronograma e plano de negócios proposto, tendo em vista que o proponente deverá fazer todo o arranjo financeiro antes da proposta e a instituição financeira estará efetivamente comprometida previamente à assinatura do Contrato.

**Resposta da área técnica:**

O §3º, do art. 15, da Lei nº 8.987/95 determina que o Poder Concedente recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com o objetivo da licitação. Cabe ao Poder Concedente definir os critérios pelos quais realizará a avaliação da inexequibilidade ou incompatibilidade financeira da proposta. No presente certame a ANTT optou por não exigir plano de negócio das Proponentes, por entender que cabe a cada Proponente desenvolver o seu plano e suas projeções, com os respectivos custos e investimentos necessários ao pleno atendimento das obrigações relacionadas a Concessão, não cabendo à agência interferir nas premissas que levaram à Proponente a concluir pela viabilidade de sua proposta. Mesmo diante de tais premissas, a ANTT instituiu critérios para assegurar a consistência da Proposta Econômica Escrita. Dentre os mecanismos que

asseguram a higidez da Proposta Econômica Escrita destacamos a necessidade de apresentação de carta de instituição ou entidade financeira que assessora a Proponente na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o plano de negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta sua viabilidade e exequibilidade, bem como a carta de empresa de auditoria independente, registrada no órgão competente, declarando que analisou o Plano de Negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta a sua adequabilidade, sob os aspectos contábil e tributário. É importante ressaltar que não se trata de delegação de atividade, ao contrário, caberá a ANTT avaliar todos os documentos e requisitos necessários para atendimento ao edital, sendo que um destes requisitos é a declaração da instituição financeira. Mesmo assim, caso a proposta apresentada seja manifestamente inexequível, a ANTT poderá desclassificar a Proponente, independentemente do teor da declaração apresentada, por se tratar de competência exclusiva do Poder Concedente. Adicionalmente, com vistas a assegurar a segurança econômico-financeira da concessão, com a plena execução dos investimentos mínimos necessários ao cumprimento das obrigações contratuais a ANTT instituiu outros mecanismos dentre os quais destacamos a necessidade de comprovação de patrimônio líquido mínimo, a apresentação de garantia de proposta, a necessidade de integralização de capital social da Concessionária, a necessidade de apresentação de garantia de execução do contrato, entre outros mecanismos.

Item 9.4, II. Sugerimos que seja exigido que o auditor que atesta a adequabilidade do Plano de Negócios tenha experiência na auditoria de companhias de capital aberto e em circulação na BM&F BOVESPA. Isso dará ao Poder Público segurança de que se trata de auditor que conhece as melhores práticas contábeis e financeiras de estruturação de Plano de Negócios.

**Resposta da área técnica:**

O interesse público presente na concessão da exploração das rodovias federais é assegurar a máxima competitividade do certame licitatório, viabilizando a oferta da menor tarifa a ser praticada para os usuários. A exigência de que a carta apresentada pela licitante atestando a adequabilidade do Plano de Negócios sob os aspectos contábil e tributário seja restrita a empresas com experiência na auditoria de companhias de capital aberto e em circulação na BM&F BOVESPA tem potencial restritivo da participação no certame, na medida em que já se exige que a auditoria independente seja registrada no órgão competente.

Item 15.3. Sugerimos que o prazo para apresentação da documentação listada no subitem 15.3 seja de, pelo menos, 30 dias contados da publicação do ato de homologação, e que esse prazo seja prorrogável, justificadamente, pelo mesmo período.

**Resposta da área técnica:**

O prazo previsto no item 15.3 do Edital se mostra compatível com o prazo necessário para cumprimento das condições prévias a assinatura do Contrato de Concessão. Adicionalmente, o prazo previsto pode ser prorrogado por igual período se solicitado durante o seu transcurso pela Proponente vencedora e desde que decorra de motivo justificado aceito pela ANTT, conforme dispõe o item 15.6 do Edital.

Item 15.3 (VII) d. Favor esclarecer a razão pela qual é exigida a informação da composição acionária dos Controladores da SPE até o nível da pessoa física. Entendemos que essa exigência, além de desnecessária, pode não ser viável para companhias que tenham capital disperso, pelo que solicitamos que seja exigida a apresentação da composição acionária da SPE somente até o nível de seus acionistas.

**Resposta da área técnica:**

Tal informação é necessária para que a ANTT possa ter pleno conhecimento do grupo controlador. No caso de companhias de capital disperso, a ANTT poderá dar um tratamento específico, desde que se demonstre realmente a inexistência de controlador.

Anexo 5, item 17 e item 7, Tabela V, n.º 17. Favor esclarecer porque o edital não exige que os balanços das participantes da licitação sejam auditados. Note-se que o único filtro econômico-financeiro previsto nesse edital é o valor do patrimônio líquido dos participantes. Se o balanço e as demonstrações contábeis exigidas na licitação não forem auditadas, o Poder Concedente estará sujeito a todo tipo de fraude e falseamento dos dados constantes dos balanços a serem apresentados na licitação, inclusive do lado sobre o patrimônio líquido das empresas que é central nesse procedimento licitatório. Note-se que demonstrações financeiras e balanços não auditados são como meras declarações de vontade, sem nenhuma análise da sua correspondência à realidade, Por tudo isso, entendemos ser importante o Poder Concedente exigir que os balanços e demonstrações apresentadas em licitações de projetos desse porte sejam sempre auditadas. Além disso, para assegurar a qualidade dessa auditoria, seria importante que se exigisse que a empresa de auditoria tenha experiência prévia com a auditoria de empresas abertas, listadas na BM&F BOVESPA.

**Resposta da área técnica:**

De acordo com o artigo art. 31, inciso I da Lei Federal nº 8.666/93, a documentação relativa à qualificação econômico-financeira limitar-se-á ao balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei. A exigência de auditoria das demonstrações financeiras não é exigível para todas as modalidades de organização societária. Adicionalmente, independente dos requisitos trazidos pela legislação para aprovação do balanço e demonstrações

financeiras, deve-se observar os princípios contábeis aceitos no Brasil, assegurando-se a lisura da informação prestada.

Anexo 5, item 11, Tabela VII, n.º 25. Tendo em vista a extensão dos lotes rodoviários e a vultuosidade de investimentos mostra-se de suma importância à exigência de qualificação técnico-operacional, que demonstre a capacidade da empresa executar, ao menos, a duplicação de 10% (dez por cento) da rodovia no prazo de 18 meses, conforme exigido no contrato, principalmente diante da possibilidade de um Proponente poder vencer mais de um lote rodoviário. Neste sentido, propõe-se que seja exigida, no mínimo, a mesma experiência exigida para o técnico-profissional, prevendo-se quantitativos compatíveis com a extensão da via e sua correspondente duplicação. Nessa mesma linha, considerando que haverá a execução de obras de arte, execução de obras em trechos urbanos, bem como a execução das obras concomitantemente a total operação da rodovia, necessário se faz que se exija experiência da licitante nesses quesitos.

**Resposta da área técnica:**

O interesse público presente na concessão da exploração das rodovias federais é assegurar a máxima competitividade do certame licitatório, viabilizando a oferta da menor tarifa a ser praticada para os usuários. A exigência de qualificação técnica no presente certame consiste na apresentação de atestado(s) de responsabilidade técnica, emitido(s) por entidades públicas ou particulares, devidamente certificado(s) pelo(s) conselho(s) que regulamenta(m) o exercício da(s) respectiva(s) profissão(ões), de execução, coordenação, gerência ou supervisão de: (i) construção e/ou recuperação de pavimentos de concreto asfáltico; (ii) obras de ampliação de capacidade ou implantação de rodovia em pista dupla; e (iii) administração, gestão e operação de rodovias. Referidas exigências de qualificação técnica do Profissional(is) Qualificado(s) com vínculo com a Proponente associadas as demais exigências de qualificação econômico-financeira e jurídica mostram-se suficientes para assegurar o

cumprimento das obrigações relacionadas as concessões sem limitar de forma desmedida a participação de licitantes no certame.

Item 4.3.3. Com o intuito de evitar qualquer dúvida sobre o sentido da regra estabelecida nesta subcláusula, sugerimos a inserção de um segundo inciso, com a seguinte redação: "(ii) Se houver a inclusão de novos investimentos ao longo da vigência do Contrato, o aditamento que os formalizar deverá, necessariamente, prever as condições de amortização desses novos investimentos antes do término do Contrato, e caso isso não ocorra em decorrência da concretização de risco que não seja alocado à Concessionária, esta deverá ser indenizada".

**Resposta da área técnica:**

A inclusão do inciso II na cláusula 4.3.3 do Contrato de Concessão é desnecessária na medida em que o caput da cláusula já prevê a necessidade de amortização de investimentos dentro do prazo da concessão. Adicionalmente, a cláusula 22.7 já prevê o procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em caso de novos investimentos ou serviços solicitados pela ANTT e não previstos no Contrato de Concessão.

Item 5.1.3. É fundamental que a Concessionária tenha conhecimento da magnitude das condicionantes ambientais existentes e futuras para que possa refletir esses custos no seu modelo financeiro e assumí-los de forma responsável. É factível precificar as condicionantes já formuladas, desde que a Concessionária tenha pleno acesso, tempestivo, à toda documentação apresentada pelos órgãos ambientais e no respectivo processo de licenciamento. Por outro lado, as condicionantes ainda não conhecidas são muito difíceis de serem precificadas, já que dependem de uma avaliação pelos órgãos ambientais imprevisível à época da realização da licitação. Desse modo, solicitamos que toda a documentação relativa aos processos de

licenciamento seja disponibilizada e sugerimos que o Contrato estabeleça um teto para dispêndio com condicionantes ambientais desconhecidas à época da apresentação das Propostas, de modo a nivelar as Propostas Econômicas Escritas e evitar que Proponentes não orçem recursos destinados ao atendimento das condicionantes futuras. Eventual excedente ao teto deverá ser objeto de reequilíbrio econômico financeiro do Contrato.

**Resposta da área técnica:**

O Contrato será alterado para adequar a responsabilidade pelos riscos ambientais.

Item 7. Considerando as diretrizes estabelecidas na Resolução CONAMA n.º 371/2006 cujo artigo 2º 9.985/2000, gostaríamos de saber de que maneira será calculado o montante da compensação ambiental uma vez que não há EIA/RIMA das áreas que interceptam as Unidades de Conservação, de modo a permitir a precificação por parte dos Proponentes? Artigo 2º: "O órgão ambiental licenciador estabelecerá o grau de impacto ambiental causado pela implantação de cada empreendimento, fundamentado em base técnica específica que possa avaliar os impactos negativos e não mitigáveis aos recursos ambientais identificados no processo de licenciamento, de acordo com o EIA/RIMA, e respeitado o princípio da publicidade." Portanto, nesse contexto, considerando a impossibilidade de precificação dos custos para cumprimento das condicionantes ambientais (compensações e mitigações), sugerimos que seja estimado um valor para os custos ambientais a ser considerado por todos os Proponentes nas respectivas Propostas e que o valor excedente a esse custo seja objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Isso evitará também a ocorrência de seleção adversa, isto é, que Proponentes que estudem mais profundamente o tema fiquem em situação de desvantagem na licitação por contemplarem nas respectivas Propostas valores para lidar com as condicionantes ambientais que sejam mais altos que aqueles estimados por Proponentes menos cuidadosos.

**Resposta da área técnica:**

O Contrato será alterado para adequar a responsabilidade pelos riscos ambientais.

Item 7. Considerando a Portaria n.º 230/02 do IPHAN, que trata da licença prévia do empreendimento objeto de EIA/RIMA e a necessidade de compatibilizar as fases de licenciamento dos empreendimentos capazes de afetar o patrimônio arqueológico e a necessidade de procedimentos de licenciamento em urgência ou não, de pesquisa arqueológicas e a falta de informação no Estudo Socioambiental no tocante a poligonais dos sítios arqueológicos identificados, gostaríamos de saber de que maneira será precificado as atividades de pesquisas arqueológicas de campo como determina o artigo 1º da Portaria a seguir transcrito: "Artigo 1º- Nesta fase, dever-se-á proceder a contextualização arqueológica e etnohistórica da área de influência do empreendimento, por meio de levantamento exaustivos de dados secundários e levantamento arqueológico de campo". Em face da impossibilidade de precificação dos custos para cumprimento das obrigações relativas às atividades de pesquisa arqueológica, sugerimos que seja estimado um valor para esses custos a ser considerado por todos os proponentes nas respectivas propostas e que o custo excedente seja objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Isso evitará também a ocorrência de seleção adversa, isto é, que proponentes que estudem mais profundamente o tema fiquem em situação de desvantagem na licitação por contemplarem na sua proposta valores para lidar com as pesquisas arqueológicas que sejam mais altos que aqueles estimados por proponentes menos cuidadosos.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula sobre a alocação de riscos da concessão será alterada de maneira a constar, como risco do poder concedente, o atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais por força da exigência de pesquisas

arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas, bem como os custos relacionados a estas exigências e condicionantes.

Item 7 e 18.1.1. Considerando que a cobrança da Tarifa de Pedágio só poderá ter início após a conclusão de 10% das obras de duplicação, gostaríamos de saber se foi considerada a possibilidade de procedimentos de licenciamento simplificado para os trechos que irão compor estes 10%? Caso positivo, favor justificar. Caso negativo, seria necessária a adequação do cronograma de investimentos, de modo a comportar os prazos para obtenção de EIA/RIMA.

**Resposta da área técnica:**

A Concessionária terá liberdade para a definição da sequência de segmentos que serão duplicados. Cabe a ela explorar as possibilidades que a legislação apresenta, para atendimento dos prazos de duplicação.

Item 7.2 e 7.3. As subcláusulas 7.2 e 7.3 atribuem à Concessionária um ônus financeiro que ela é incapaz de dimensionar sem acesso à documentação completa relativa aos estudos ambientais. Nesse sentido, solicitamos que sejam indicados os valores que deverão ser pagos a título de ressarcimento dos estudos ambientais já concluídos, bem como o valor das obrigações que serão assumidas pela Concessionária em decorrência da assunção dos estudos ambientais em andamento. Caso os valores que vierem a ser efetivamente desembolsados pela Concessionária excedam a previsão feita no Contrato, deverá haver a recomposição do seu equilíbrio econômico financeiro.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

item 8.2. A operação e manutenção de cabos de fibra ótica são atividades

indissociáveis . Se a EPL vai operar os cabos, não faz sentido que o custo de manutenção seja alocado para a Concessionária. Da mesma forma, não é razoável que a Concessionária suporte o risco de inutilização de cabos que ela sequer opera, sobretudo pelos altos custos atrelados ao cumprimento dessa obrigação e a falta de correlação com o objeto licitado. Nesse sentido, sugerimos a exclusão da subcláusula. Ademais, favor esclarecer se estes cabos seguem a mesma regra de precariedade que outras intervenções.

**Resposta da área técnica:**

A obrigação atende ao interesse público e não interfere na exploração de receitas acessórias. Os custos correspondentes à obrigação foram considerados nos estudos de viabilidade definidores das tarifas-teto dos trechos para o leilão.

Item 9 e 9.1.2. Favor esclarecer qual a taxa que será usada para corrigir o valor gasto com desapropriações excedente ao previsto no item 9.1.2 do Contrato. Tradicionalmente, o reequilíbrio do Contrato para compensar a Concessionária pelo custo excedente com desapropriação é realizado por meio da diluição da compensação no fluxo de caixa da Concessionária, utilizando portanto as premissas financeiras previstas no plano de negócios. Como a ANTT não pretende utilizar o plano de negócios oferecido pela Concessionária, esclarecer qual taxa de desconto será utilizada caso a ANTT decida diluir no tempo a recomposição do equilíbrio econômico financeiro do valor do investimento da Concessionária em desapropriação excedente ao valor previsto no item 9.1.2 do Contrato. Note-se que a utilização tanto do WACC nos termos do item 22.5.2, quanto da SELIC nos termos do item 2.3.1, do Anexo 6 não é uma solução tecnicamente adequada, pois se o evento impacta o cumprimento de obrigações já previstas no PER, e se o risco desse evento é do Poder Concedente, o reequilíbrio econômico-financeiro deveria dar à Concessionária um valor que mantivesse a rentabilidade que a Concessionária auferiria se o evento não ocorresse. Ao usar tanto o WACC quanto a SELIC nos

termos mencionados acima, a rigor, a ANTT não estará preservando o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, pois a rentabilidade da Concessionária será menor que aquela que ela teria caso não se realizasse o evento que é risco do Poder Concedente. Em outras palavras, o sistema de equilíbrio econômico-financeiro contratual previsto pela ANTT não dá suporte à própria distribuição de riscos prevista no Contrato. Nesse contexto, a única forma de preservar, de fato, o equilíbrio do Contrato, nos casos em que ocorrer evento que é risco do Poder Concedente, mas impacte a Concessionária, será compensar a variação do custo ou da receita decorrente a vista do Poder Concedente à Concessionária. Apesar dessa ser a única solução tecnicamente adequada nos termos do contrato, evidentemente ela na prática se inviável, pois a ANTT não controla processo orçamentário necessário à realização desse pagamento (esse processo é controlado pelos Ministérios do Planejamento, da Fazenda, Casa Civil e pelo Poder Legislativo). Note-se que as desapropriações é item não financiável pelas instituições financeiras (inclusive as agências de desenvolvimento, como o BNDES). Daí que custo financeiro do atraso no reembolso do valor excedente das desapropriações, a rigor é mais alto do que o de itens financiáveis. Por isso, sugerimos que o plano de negócios seja exigido na licitação. Alternativamente, sugerimos que o contrato preveja fórmula paramétrica de desconto em linha com o custo de capital privado.

**Resposta da área técnica:**

As referidas desapropriações serão reequilibradas através do Fluxo de Caixa Marginal utilizando a taxa conforme definida em regulamentação específica.

Item 9.1.1. Favor esclarecer qual o prazo para emissão da declaração de utilidade pública no plano de negócios da ANTT, para que a Concessionária possa dar início aos procedimentos de desapropriação. Entendemos que quaisquer prazos para execução de serviços pela Concessionária apenas poderão correr após cumpridas todas as obrigações alocadas à ANTT e/ou ao Poder Concedente, tendo em vista

que as obrigações da Concessionária previstas no PER iniciam-se da Data de Assunção.

**Resposta da área técnica:**

O prazo previsto para a emissão da declaração de utilidade pública é de 6 meses, além do qual, de acordo com a subcláusula 9.3.1 do Contrato, a não-obtenção não acarretará responsabilização da Concessionária, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado.

Item 9.1.2. Favor esclarecer e disponibilizar as informações e estudos que embasaram a estimativa de custos relativos à desapropriação, considerando que a subcláusula 9.1.4 sugere que o cadastro e a avaliação de valoração dos imóveis a serem desapropriados ainda não foram realizados. Adicionalmente, favor esclarecer se o orçamento formulado pela ANTT utilizou como referência os Princípios do Equador, cujo cumprimento é atualmente necessário para concessionárias para obtenção de financiamento.

**Resposta da área técnica:**

As desapropriações de imóveis foram avaliadas com base em pesquisas de mercado, estando devidamente indicado no Contrato e no PER a verba prevista, considerando ainda que eventual necessidade de recursos adicionais para desapropriação será objeto de reequilíbrio a favor do concessionário. Para desapropriações, a legislação não obriga a aplicação dos princípios do Equador.

Item 9.1.2 (i). Favor esclarecer o que o dispositivo quer dizer quando enuncia que a "verba ficará integralmente alocada à Concessionária, seja ela utilizada ou não". Essa verba teria que ser usada nas desapropriações para implantação das "Obras Alternativas em Trechos Urbanos"? O custo excedente ao valor previsto no item 9.1.2 das desapropriações realizadas para a implantação de "Obras Alternativas em Trechos Urbanos" estaria sujeito à recomposição do equilíbrio econômico-

financeiro? Enfim, qual o sentido do item 9.1.2 (i)?

**Resposta da área técnica:**

De acordo com o item 3.2.2 do Programa de Exploração da Rodovia, a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário a Concessionária poderá propor, alternativamente à implantação de pista dupla em trechos urbanos, a implantação de pistas duplas por meio de contorno em trechos urbanos. Em referida hipótese a verba de desapropriação prevista para o respectivo trecho urbano ficará integralmente alocada à Concessionária, seja ela utilizada ou não. Isso significa que, caso a Concessionária execute a desapropriação por um custo maior ou menor do que a verba alocada para o trecho urbano, não haverá direito a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Item 9.2.1. Favor informar se a faixa de domínio de cada um dos Lotes Rodoviários foi devidamente constituída e registrada no competente cartório de imóveis.

**Resposta da área técnica:**

De acordo com a cláusula 9.2.1 do Contrato de Concessão caberá a Concessionária manter a integridade da faixa de domínio do Sistema Rodoviário, inclusive adotando as providências necessárias a sua desocupação se e quando invadida por terceiros.

Item 9.2.2. Não encontramos no PER os prazos específicos para a desocupação da faixa de domínio. Nesse sentido, favor esclarecer quais são "os prazos máximos descritos no PER". Além disso, favor esclarecer o marco inicial para contagem do prazo de 3 meses para apresentação do plano de desocupação. Entendemos que tal prazo deverá iniciar após a data de assunção do contrato. Tampouco encontramos no PER (a) a definição faixa de domínio exigida para cada uma das rodovias; (b) informação sobre se essa faixa de domínio foi instituída em toda a extensão das rodovias. Essa informação é nodal para separar o que legalmente é desocupação do que legalmente é desapropriação, com estimativa dos respectivos custos.

**Resposta da área técnica:**

Os prazos e obrigações relacionados ao Plano de Desocupação estão previstos nos itens 3.16, 3.3.6, 4.2.6 dentre outros previstos no Programa de Exploração da Rodovia.

Item 9.2.3. Para que a Concessionária possa arcar com os custos relativos à desocupação, é fundamental o dimensionamento dessa obrigação, de modo que esse dispêndio esteja devidamente refletido no modelo financeiro adotado pela Concessionária. Nesse sentido, sugerimos que seja adotada para as desocupações a mesma sistemática proposta para as desapropriações na subcláusula 9.1.2, ou seja, determinação de um valor teto para realização dos procedimentos com reequilíbrio econômico financeiro do Contrato para cobrir eventual excedente.

**Resposta da área técnica:**

As regras relativas à faixa de domínio serão mantidas, pois entende-se que a Concessionária terá liberdade de negociação para desocupar a faixa, podendo estimar os custos alocados, diferentemente da desapropriação de um imóvel, em que é possível realizar o controle dos valores indenizados por meio da apresentação de laudos de avaliação.

Item 9.3.1. Pela redação desta subcláusula, o não atendimento do prazo pela ANTT não geraria direito à Concessionária de ser compensada pela frustração no início da cobrança de pedágio, apenas não permitiria a penalização da Concessionária ou rescisão do Contrato. Entendemos que, na hipótese da subcláusula, deverá haver a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária por perda de receita (início tardio) e revisão do cronograma das obras.

**Resposta da área técnica:**

O disposto na cláusula 9.3.1 do Contrato de Concessão está claro. De acordo com a cláusula 21.2.3 do Contrato de Concessão, a Concessionária não é responsável pelos riscos decorrentes do descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao Poder Concedente previstos no Contrato de Concessão e/ou na legislação vigente.

Item 10.1.4. Consideramos que a avaliação de inadequação ou prejuízo dos contratos existentes é subjetiva, de modo que solicitamos que seja esclarecido que o Poder Concedente obriga-se a rescindir todo e qualquer Contrato em vigor na assinatura do Contrato, exceto os contratos listados no Apêndice I.

**Resposta da área técnica:**

Apenas os contratos referentes a obras e serviços no Sistema Rodoviário que estejam em vigor na data de assinatura do Contrato e que impeçam ou prejudiquem a Concessionária no atendimento aos Parâmetros de Desempenho serão rescindidos.

Item 10.1.5. Favor esclarecer que os investimentos porventura realizados pelo Poder Concedente deverão, obrigatoriamente, se conformar com as determinações e atender às exigências e Parâmetros de Desempenho do PER. Favor esclarecer como será alocada a responsabilidade sobre a manutenção dos investimentos mencionados nesta subcláusula, bem como a forma de coordenação desses investimentos com as atividades da Concessionária. Entendemos que os riscos associados a tais investimentos são do Poder Público e que a responsabilidade pela manutenção dos mesmos, gerará reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Favor confirmar este entendimento. Além disso, sugerimos que o Poder Público seja obrigado a oferecer esses investimentos à execução pela Concessionária antes de proceder à realização destes, visando reduzir possíveis riscos de interface entre o

Contrato e os contratos de obra.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula 10.1.5, que trata de investimentos diretos no Sistema Rodoviário, já prevê o reequilíbrio "em decorrência da alteração de obrigações a cargo da Concessionária".

Item 10.2.2. Entendemos haver em geral superposição entre as penalidades constantes do item 20 e o desconto de reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6, e particularmente em relação à Frente de Recuperação e Manutenção. Favor esclarecer como a ANTT justifica esse bis in idem relativo à aplicação do desconto do reequilíbrio e das penalidades. Note-se que a mera suposição de que o Desconto de Reequilíbrio se presta a compensar o usuário e a penalidade a punir o descumprimento do contrato não é suficiente para fugir do bis in idem, uma vez que não é possível averiguar se há, de fato, a separação entre compensação e penalidade ou se o Desconto do Equilíbrio ultrapassa as fronteiras da compensação e cumpre também a função penalidade. Nesse sentido, solicitamos que a ANTT explicita a metodologia que utilizou para cálculo do valor do desconto de cada um dos itens de Desconto de Reequilíbrio.

**Resposta da área técnica:**

Em relação a essa contribuição, tem-se a dizer que não há que se confundir o instituto do desconto de reequilíbrio como uma espécie de punição por descumprimento contratual. A sanção tem por função punir eventual descumprimento de dever pela concessionária, ao passo que o desconto de reequilíbrio é um dos meios eleitos para preservar o equilíbrio econômico do contrato. O mecanismo destina-se a calibrar a remuneração em conformidade com as circunstâncias objetivas dos serviços prestados e do conjunto de encargos assumidos pela concessionária: caso haja uma redução na qualidade ou quantidade dos serviços fruídos pelos usuários finais da rodovia concedida, deve haver

proporcional redução da contrapartida recebida do particular. Diferentemente, ao se aplicar multa ou outra espécie de sanção, não se busca equivalência entre ônus e bônus assumidos pelas partes, ou seja, não se pretende restabelecer o equilíbrio econômico do contrato. A aplicação das sanções não tem por objetivo a reconstituição do equilíbrio contratual, mas sim a punição ao descumprimento do contrato por uma das partes, como medida sancionatória e preventiva (para que não ocorram novos inadimplementos). Nos termos da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, a aplicação de sanções considera também as circunstâncias agravantes e atenuantes, antecedentes do infrator e a reincidência. Em termos simples, as sanções contratuais têm caráter punitivo e disciplinar na medida em que reprimem condutas ilícitas de uma das partes do contrato. Pressupõem a prática de um ato faltoso, por culpa ou dolo da parte inadimplente, que atente contra as disposições do contrato e contra as obrigações que cada uma das partes assumiu ao assiná-lo. Seu intuito disciplinar e sancionador, sempre atrelado ao comportamento faltoso de uma das partes, não decorre e não necessariamente gera impactos econômicos na equação do contrato. As sanções podem, por exemplo, ter origem absolutamente não-econômica, como, por exemplo, a falta da apresentação de um relatório ou a obstrução da fiscalização. Em sentido contrário, é possível que um desajuste entre ônus e bônus do contrato não tenha qualquer relação com o comportamento – faltoso ou não – do concessionário, ocorrendo por circunstâncias alheias à sua esfera de ação. Não por isso deixará de atuar o desconto de reequilíbrio, que tem conteúdo sancionatório (reprovador) neutro. Uma vez que o objetivo é “calibrar” o pagamento da concessionária, de acordo com a qualidade e quantidade do serviço prestado, bem como com a realização dos investimentos previstos, será indiferente se a concessionária contribuiu ou deixou de contribuir com aquele resultado objetivo. A deficiência de qualquer dos indicadores objetivos de desempenho indicará que os serviços deixaram de ser prestados em conformidade com a equação original do contrato, reclamando a sua estabilização. É dizer que o mecanismo de desconto de reequilíbrio terá por base exclusivamente os serviços e

investimentos executados pelo particular (encargos), readequando sua remuneração em razão desses (benefícios).

O desconto de reequilíbrio destina-se à reconstituição do status quo ante dessa harmonia inicial que foi rompida por um acontecimento no decurso da execução do contrato. Ao contrário da sanção contratual, não tem a finalidade de retribuição por uma falha cometida, não tem por objetivo a punição (ou a negação do mal). Visa, isto sim, rebalancear a equivalência entre encargos e benefícios do contrato, a restaurar o equilíbrio previsto no momento inicial do contrato e que deve ser preservado durante toda a sua execução.

Assim, não se estará propriamente “descontando” a remuneração, mas sim a fixando novamente, de acordo com os parâmetros objetivos do próprio edital e do contrato.

É claro que se deve cuidar para que a aferição dos parâmetros de desempenho seja clara e objetiva. Mas, por não se tratar de sanção, o desconto de reequilíbrio não está sujeito ao prévio procedimento administrativo. Também por tal razão, o contrato dispõe de cláusula que cuida de apartar o desconto de reequilíbrio das penalidades nele previstas, ao afirmar que a aplicação de penalidades independente do desconto. Essa disposição, repise-se, não pode servir ao raciocínio de que o desconto de reequilíbrio é, também, uma penalidade, e, pela possibilidade de aplicação conjunta com as sanções previstas na avença, acabaria por perfazer um bis in idem. Não há dupla sanção pelo simples fato de que o desconto de reequilíbrio não se confunde com as penalidades previstas no contrato.

Item 10.2.3. O prazo de um ano previsto nesta subcláusula depende diretamente da qualidade das obras realizadas pelo DNIT, de modo que não é razoável que a Concessionária assumo o risco de falhas ou defeitos das obras do DNIT no atingimento dos Parâmetros de Desempenho.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Item 10.2.3. Favor esclarecer qual a diferença de Parâmetros de Desempenho entre as obras DNIT e as previstas no Contrato e no PER. Caso os parâmetros do DNIT sejam inferiores aos do Contrato parece fazer mais sentido que a própria Concessionária execute as obras do DNIT do que ter que adequá-las posteriormente. Caso contrário, a Concessionária deve ter o direito de vistoriar as obras do DNIT para fins de recebimento, com o direito a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos investimentos necessários para a adequação das obras do DNIT aos parâmetros do PER, tendo em vista a impossibilidade de precificação a época do Leilão.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Item 10.2.3(ii). Não é razoável que a Concessionária assuma o risco de cumprimento do cronograma das obras do DNIT, já que é um evento sobre o qual ela não detém nenhum controle. É imprescindível a determinação de que a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico financeiro na hipótese de atraso nas obras do DNIT. Além disso, caso as obras do DNIT impactem negativamente no cumprimento dos Parâmetros de Desempenho, a Concessionária não poderá ser penalizada por eventual descumprimento dos Parâmetros, seja por meio da aplicação de multas ou Desconto de Reequilíbrio. Outro ponto que precisa ser destacado é o risco das obras do DNIT impactarem negativamente no volume de tráfego e na indução da demanda, afetando por consequência a receita da Concessionária. Esse risco não pode ser alocado à Concessionária. Adicionalmente, é preciso que a Concessionária tenha elementos suficientes para avaliar os custos necessários para adequação das obras do DNIT ao PER. Como será feita essa

avaliação? Além disso, como a responsabilidade da Concessionária é objetiva, mesmo que a obra do DNIT não seja responsabilidade para indenizar eventuais acidentes aos usuários em decorrência das obras. Nesse sentido, o DNIT deverá manter a Concessionária indene. Nos termos do Contrato, a Concessionária assume o risco das obras do DNIT serem mal executadas, paralisadas, mal gerenciadas, etc., o que pode prejudicar a imagem da Concessionária perante os usuários. Tal risco não pode ser suportado pela Concessionária. Em complemento, a não consideração do cronograma de investimentos, e condições de entrega das obras do DNIT, impossibilita a estimativa dos valores de conserva, manutenção e operação desses trechos, levando em consideração o valor do dinheiro no tempo. Por fim, favor esclarecer se a Concessionária poderá contar com a garantia de execução do contrato e a garantia legal de solidez e segurança das obras do DNIT, previsto no artigo 56 da Lei nº 8.666 e 618 do Código Civil.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Item 10.3.2. Eventos fora do controle razoável da Concessionária não devem dar ensejo a penalidades ou desconto de reequilíbrio como o licenciamento ambiental que exceda 6 meses, a emissão da DUP, evento de força maior, fato do príncipe, não remoção de interferências (ou autorização para tanto) de outras concessionárias ou permissionárias desde que sem culpa da Concessionária.

**Resposta da área técnica:**

Em relação a essa contribuição, tem-se a dizer que não há que se confundir o instituto do desconto de reequilíbrio como uma espécie de punição por descumprimento contratual. A sanção tem por função punir eventual descumprimento de dever pela concessionária, ao passo que o desconto de reequilíbrio é um dos meios eleitos para preservar o equilíbrio econômico do contrato. O mecanismo destina-se a calibrar a remuneração em conformidade com

as circunstâncias objetivas dos serviços prestados e do conjunto de encargos assumidos pela concessionária: caso haja uma redução na qualidade ou quantidade dos serviços fruídos pelos usuários finais da rodovia concedida, deve haver proporcional redução da contrapartida recebida do particular. Diferentemente, ao se aplicar multa ou outra espécie de sanção, não se busca equivalência entre ônus e bônus assumidos pelas partes, ou seja, não se pretende restabelecer o equilíbrio econômico do contrato. A aplicação das sanções não tem por objetivo a reconstituição do equilíbrio contratual, mas sim a punição ao descumprimento do contrato por uma das partes, como medida sancionatória e preventiva (para que não ocorram novos inadimplementos). Nos termos da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, a aplicação de sanções considera também as circunstâncias agravantes e atenuantes, antecedentes do infrator e a reincidência. Em termos simples, as sanções contratuais têm caráter punitivo e disciplinar na medida em que reprimem condutas ilícitas de uma das partes do contrato. Pressupõem a prática de um ato faltoso, por culpa ou dolo da parte inadimplente, que atente contra as disposições do contrato e contra as obrigações que cada uma das partes assumiu ao assiná-lo. Seu intuito disciplinar e sancionador, sempre atrelado ao comportamento faltoso de uma das partes, não decorre e não necessariamente gera impactos econômicos na equação do contrato. As sanções podem, por exemplo, ter origem absolutamente não-econômica, como, por exemplo, a falta da apresentação de um relatório ou a obstrução da fiscalização. Em sentido contrário, é possível que um desajuste entre ônus e bônus do contrato não tenha qualquer relação com o comportamento – faltoso ou não – do concessionário, ocorrendo por circunstâncias alheias à sua esfera de ação. Não por isso deixará de atuar o desconto de reequilíbrio, que tem conteúdo sancionatório (reprovador) neutro. Uma vez que o objetivo é “calibrar” o pagamento da concessionária, de acordo com a qualidade e quantidade do serviço prestado, bem como com a realização dos investimentos previstos, será indiferente se a concessionária contribuiu ou deixou de contribuir com aquele resultado objetivo. A deficiência de qualquer dos indicadores objetivos de desempenho

indicará que os serviços deixaram de ser prestados em conformidade com a equação original do contrato, reclamando a sua estabilização. É dizer que o mecanismo de desconto de reequilíbrio terá por base exclusivamente os serviços e investimentos executados pelo particular (encargos), readequando sua remuneração em razão desses (benefícios).

O desconto de reequilíbrio destina-se à reconstituição do status quo ante dessa harmonia inicial que foi rompida por um acontecimento no decurso da execução do contrato. Ao contrário da sanção contratual, não tem a finalidade de retribuição por uma falha cometida, não tem por objetivo a punição (ou a negação do mal). Visa, isto sim, rebalancear a equivalência entre encargos e benefícios do contrato, a restaurar o equilíbrio previsto no momento inicial do contrato e que deve ser preservado durante toda a sua execução.

Assim, não se estará propriamente “descontando” a remuneração, mas sim a fixando novamente, de acordo com os parâmetros objetivos do próprio edital e do contrato.

É claro que se deve cuidar para que a aferição dos parâmetros de desempenho seja clara e objetiva. Mas, por não se tratar de sanção, o desconto de reequilíbrio não está sujeito ao prévio procedimento administrativo. Também por tal razão, o contrato dispõe de cláusula que cuida de apartar o desconto de reequilíbrio das penalidades nele previstas, ao afirmar que a aplicação de penalidades independente do desconto. Essa disposição, repise-se, não pode servir ao raciocínio de que o desconto de reequilíbrio é, também, uma penalidade, e, pela possibilidade de aplicação conjunta com as sanções previstas na avença, acabaria por perfazer um bis in idem. Não há dupla sanção pelo simples fato de que o desconto de reequilíbrio não se confunde com as penalidades previstas no contrato.

Item 11.2. Não é viável que a Concessionária assumo o risco da incorreção e/ou das informações fornecidas pelo Poder Concedente. Muito embora a Concessionária

reconheça sua obrigação e responsabilidade de diligenciar sobre as informações coletadas, há certas informações que somente o Poder Concedente pode obter e/ou certificar, como, por exemplo, a existência e localização de interferências na área do Sistema Rodoviário. Solicitamos a exclusão desta subcláusula.

**Resposta da área técnica:**

A disposição será mantida. De acordo com a subcláusula 11.2 do Contrato de Concessão, a Concessionária não será de qualquer maneira liberada de suas obrigações contratuais, tampouco terá direito a ser indenizada pelo Poder Concedente, em razão de qualquer informação incorreta ou insuficiente, seja obtida por meio da ANTT, da União ou qualquer outra fonte, reconhecendo que era sua a incumbência de fazer seus próprios levantamentos para verificar a adequação e a precisão de qualquer informação que lhe foi fornecida. Em relação às interferências, a subcláusula 21.2 do Contrato será alterada de maneira a excluir da matriz de riscos da Concessionária 21.2.19 os custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou recolocação de interferências existentes no Sistema Rodoviário, necessárias a execução das obras e serviços previstos no Contrato, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infraestrutura.

Item 12.6. A cláusula 12.6 estabelece que a Garantia de Execução do Contrato poderá ser executada sem "outra formalidade" caso a Concessionária não tome providências para sanar inadimplementos. Solicitamos esclarecer que a Garantia de Execução do Contrato deve ser executada apenas após processo de regulação e apuração conforme práticas do mercado securitário para esse tipo de garantia.

**Resposta da área técnica:**

A redação atual já assegura à Concessionária a possibilidade de exercer o contraditório e a ampla defesa pois faz referência à regulamentação da ANTT quando menciona o encaminhamento de simples notificação.

Item 15.5. Favor esclarecer que a obrigação prevista nesta subcláusula não abrange as obras executadas ou em execução pelo DNIT ou quaisquer outros terceiros que não a Concessionária. Além disso, é importante consignar que essa obrigação deve estar pautada nos parâmetros da razoabilidade, inclusive no tocante à concessão de prazo pela ANTT para execução dos reparos. Sugerimos que a proposta de redação da subcláusula 12.8, constante do comentário à subcláusula 12.6 que realizamos acima, seja também aplicável a esta subcláusula 15.5.

**Resposta da área técnica:**

Todas as obras integrantes do Sistema Rodoviário estão sujeitas a incidência do disposto na cláusula 15.5 do Contrato de Concessão, respeitada a alocação de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão. Obras com vícios, defeitos ou incorreções resultantes de execução ou de materiais empregados consistem em um risco de segurança aos usuários devendo ser reparadas. A execução de reparos, correções, remoções, reconstruções ou substituições poderão ser condicionadas a um plano de ação com prazos definidos pela ANTT. Cabe observar, no entanto, as disposições da cláusula 10.5.

Item 18.1. Não está especificado no Contrato nem no PER como será aferido o cumprimento da obrigação de duplicação de 10% para efeito do início da cobrança de pedágio. Apenas como exemplo, poder-se-ia definir que se trata de 10% da extensão total da duplicação (ainda que em segmentos esparsos), 10% em segmento contínuo, ou 10% do valor estimado do investimento. Além disso, a regra dá margem a que eventuais Proponentes menos sérios criem estratégias escusas de cumprimento desses 10%, que não gerem qualquer benefício para os usuários, por exemplo, realização de duplicação de pequenos segmentos esparsos, onde parecer mais barata a sua realização, por razões geológicas, de geometria da via, ou de desapropriação/desocupação das áreas. Nesse contexto, cremos ser fundamental

que o Contrato defina exatamente que segmento deve ser duplicado em cada um dos Sistemas Rodoviários como condição para início da cobrança de pedágio.

**Resposta da área técnica:**

Concluído 10% de duplicação do trecho sob responsabilidade da Concessionária, juntamente com o atendimento das demais condicionantes previstas na cláusula 18.1.1 do Contrato, será autorizado o início da cobrança de pedágio, sendo certo que a Concessionária, em até 4 meses da vigência da Concessão, deverá apresentar à ANTT o planejamento a ser seguido nos primeiros 60 meses quanto à Frente de Ampliação de Capacidade e Obras de Melhoria. A duplicação dos primeiros 10% não precisa ser realizada em trechos contínuos e é medida em relação a extensão total a ser duplicada pela concessionária, previsto no item 3.2.1.1. do PER.

Item 18.4.3 e Anexo 6. A fórmula utilizada para o cálculo do Fator C e, particularmente a regra constante do item 2.3 do Anexo 6, permitem à ANTT adiar o impacto valor da Tarifa Básica de Pedágio de eventos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Esse adiantamento já ocorreu muitas vezes em concessões rodoviárias. nesses casos, quando esse adiantamento se realizava, os valores eram colocado no fluxo de caixa previsto no plano de negócios da concessionária e, por isso, o seu valor no tempo era preservado conforme critérios previstos no próprio plano de negócios. Todavia, o item 2.3.1, do ANexo 6 prevê que, se a ANTT decidir por adiar o impacto na Tarifa Básica de Pedágio de um dado evento, o saldo remanescente será corrigido pela SELIC. A consequência problemática está no risco de operação de um projeto de concessão ser claramente maior que o risco do lastro das operações que definem o valor da SELIC. Como é cediço, a SELIC é calculada a partir das operações de empréstimos interbancários, lastreadas em títulos do Tesouro Nacional. O risco subjacente a essas operações é o risco do Tesouro Nacional, que em uma economia reflete a taxa de juros aplicável às operações livres de risco. A atividade de auferir receitas de pedágio (e de

investimento e operação de uma concessão de rodovias) obedece a um perfil de riscos completamente diferente da SELIC. Além do Contrato de Concessão representar um risco muito mais concentrado (não há nele a dispersão da capacidade de geração de receita de um ente soberano), a obtenção das receitas de pedágio está sujeita ao risco de manda além de todos os outros riscos de construção, e operação dentro dos parâmetros previstos no Contrato de Concessão. Portanto, parece-nos uma impropriedade técnica utilizar a SELIC como taxa para corrigir esses saldos. O efeito prático da utilização da SELIC para correção do saldo é que todas as vezes que a ANTT decidir adiar a incidência do Fator C sobre a Tarifa Básica, ela estará reduzindo a taxa interna de retorno da Concessionária por meio de uma mera decisão da ANTT. Note-se, ademais, que dificilmente haverá adiamento da aplicação do Fator C por implicar em redução excessiva da Tarifa de Pedágio. Obviamente, a tendência é que a aplicação do Fator C seja adiada apenas quando implicar em aumento relevante do valor da Tarifa de Pedágio. Em resumo, o uso da taxa SELIC para corrigir esse saldo, permite que uma decisão unilateral da ANTT- simpática politicamente e que, portanto, tende a se realizar (redução de pedágio)- reduza a rentabilidade da Concessão para a Concessionária sem qualquer motivo (culpa,etc.) que lhe possa ser imputado, e sem que a Concessionária possa, de qualquer forma, se opor a essa decisão. Sugerimos que ou (a) não seja permitido o adiamento da aplicação Fator C (que ele seja aplicado ano a ano); (b) que qualquer adiamento na sua aplicação seja corrigido pela taxa estimada de retorno do projeto (que, nesse caso, precisaria ser explicitada em um plano de negócios no momento da assinatura do contrato, como no modelo tradicional de concessões rodoviárias).

**Resposta da área técnica:**

As disposições do Anexo serão alteradas de modo que a taxa de juros considere: a variação, no período, do mesmo índice utilizado para o cálculo do reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio – IRT, como definido na

subcláusula 1.1.1 (xxvii) do Contrato; e a taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal prevista em regulamentação específica.

Item 18.4.2 e item 3.5 do Anexo C. Solicitamos esclarecimento sobre a que se destina o item 3.5 do Anexo C. Esse item basicamente permite que a ANTT escolha e modifique ao longo do contrato quais rodovias serão utilizadas para cálculo da variação das concessões, uma variação do indicador do nível de acidentes das rodovias concedidas, que é uma das variáveis utilizadas para cálculo do IA, indicador do nível de acidentes com vítima na rodovia, que é, por sua vez, uma variável relevante para cálculo do Fator Q. A definição de metodologia clara de cálculo do Fator Q no Anexo 7 traz segurança para as partes sobre como a tarifa de pedágio será calculada. A possibilidade, contudo, de escolha pela ANTT ao longo do contrato das rodovias a serem utilizadas pela ANTT para o cálculo da variável das concessões cria insegurança, diante da necessidade de uma base estável, abrangendo o conjunto de rodovias comparáveis. Solicitamos, por favor, esclarecer porque a ANTT não utiliza simplesmente todas a sua malha concedida para o cálculo da variável de concessões.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula do Anexo será adequada.

Item 18.4.2 e item 1.7 do Anexo 7. O contrato prevê revisão dos parâmetros de qualidade subjacentes ao cálculo do Fator Q quinquenalmente, e que essa alteração não gera direito ao reequilíbrio econômico-financeiro. Contudo, alterações nesses parâmetros muitas vezes tornam necessário aumento dos custos da Concessionária para seu cumprimento. Sugerimos que a regra preveja que a modificação dos parâmetros de qualidade que gerem novos custos para o seu cumprimento será objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Alternativamente,

incluir regra prevendo que os parâmetros de qualidade utilizados para cálculo do Fator Q não poderão ser alterados.

**Resposta da área técnica:**

O objetivo da revisão quinquenal dos parâmetros de desempenho é adequar a exigência de qualidade de serviço às tecnologias e práticas existentes no mercado ao longo do tempo. A flexibilidade na determinação do parâmetro de desempenho visa incentivar a concessionária à adequar-se às melhores práticas do setor ao oferecer o serviço aos usuários. Da mesma forma que a Concessionária não será reequilibrada por oferecer o nível de serviço estabelecido por um custo menor, a Concessionária não deverá ser reequilibrada por ser obrigada a acompanhar as melhores práticas para oferecer um nível de serviço mais adequado.

Item 18.4.5 e 18.3.3. Os itens 18.3.3 e 18.4.5 prevêm a aplicação do Fator X com objetivo de transferir para os usuários do serviço os ganhos de produtividade. Esses dispositivos, contudo, apenas dão à ANTT poderes para calcular e aplicar o Fator X, sem estabelecer qualquer baliza para tanto. Isso evidentemente gera insegurança incompatível com a dimensão dos investimentos previstos nessas Concessões. Note-se, ademais, que não conseguimos encontrar infraestrutura rodoviária. Solicitamos a ANTT indicar o(s) país(es) no qual o Fator X no setor de infraestrutura rodoviária, com objetivo de dar maior segurança aos Concessionários, na medida em que possam conhecer em que modelo a ANTT pretende se inspirar. Perceba-se que o Fator X foi criado como instrumento regulatório para permitir, em setores em que há rápida evolução tecnológica, a transferência aos usuários de ganhos de produtividade relevantes que ocorram em períodos curtos, como por exemplo, no setor de telecomunicações. Os principais ganhos de produtividade no setor de rodovias estão necessariamente associados a melhoria das técnicas de construção e restauração de pavimentos. Esses ganhos são adequadamente capturados pela própria competição no Leilão. Além disso, a inclusão de Fator X sem definição de

como ele será calculado impacta a financiabilidade do projeto. Qual a instituição financeira colocaria recursos em um projeto, sem garantias corporativas, sabendo que a partir do 5º ano o regulador pode simplesmente aplicar ao seu alvedrio um deflator tarifário? A inclusão do Fator X nos termos propostos aumenta o risco do projeto, por consequência tende a dificultar a realização do financiamento e aumentar o seu custo, E esse custo terminará sendo repassado para o usuário. Sugerimos excluir o Fator X do cálculo do reajuste tarifário. Se contudo, a ANTT decidir não excluir, é indispensável a fixação de balizas para o seu cálculo ao longo do Contrato, até mesmo para que os Proponentes possam avaliar o risco relativo à fixação do Fator X. A título de exemplo, cremos ser indispensável fixar já no Contrato: (a) portfólio das rodovias que serão consideradas comparáveis para efeito de mensuração da produtividade e para efeito da definição do Fator X; (b) a metodologia de aferição dos ganhos de produtividade setoriais, com destaque para os mecanismos a serem utilizados para separar os ganhos setoriais dos ganhos decorrentes do desempenho específico do operador, ou de outros fatores específicos alheios ao seu controle.

**Resposta da área técnica:**

O Fator X é o mecanismo que permite o compartilhamento com os usuários dos ganhos de eficiência e produtividade do negócio. Na teoria econômica a Eficiência Econômica é tratada como sendo a associação da eficiência técnica, que é a habilidade da unidade decisória em extrair o maior nível de produto para um dado nível de insumo, com a Eficiência Alocativa, habilidade da unidade decisória em utilizar os insumos na melhor proporção de forma a minimizar os custos. Há também o conceito de Produtividade, que pode ser alterado por quatro fontes de variações:

1) Modificações tecnológicas: alteram a posição da Fronteira da Possibilidade de Produção, isto quer dizer que a produtividade de uma determinada unidade pode melhorar sem que haja aumento em sua eficiência.

2) Modificações na Eficiência: neste caso a unidade se torna mais produtiva por aproveitar melhor os seus insumos.

3) Modificações na escala: a unidade pode ampliar sua produtividade adequando a sua escala de produção de modo a torná-la mais eficiente.

4) Modificações no mix de insumos e produtos: as composições de insumos e/ou produtos podem também afetar a produtividade.

Assim, como pode se observar os conceitos de eficiência e produtividade que o Fator X compartilhará com os usuários somente poderão ser mensurados com a operação do negócio e isto somente será compartilhado com o usuário caso haja aumento da produtividade e eficiência, isto é, somente após verificar o ganho pelo concessionário, desta forma não há que se falar em desequilíbrio econômico-financeiro.

E por fim, a previsão de inserção de mecanismo que permita a transferência aos usuários dos ganhos de eficiência é disciplinada pela Portaria nº 118 de 17/05/2002, Ministério da Fazenda, que em seus artigos 1º e 2º rege:

“Art. 1º Os reajustes e as revisões das tarifas dos serviços públicos regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ deverão observar os critérios estabelecidos nesta Portaria.

Art. 2º Os reajustes deverão:

I - ser feitos com periodicidade mínima anual;

II - basear-se nas alterações dos custos operacionais ou em índices de preços;

III - estar discriminados nas cláusulas constantes dos contratos de concessão ou de permissão, nos atos de autorização previstos no art. 49 da Lei nº 10.233, de 2001,

ou nos convênios de delegação, que deverão estabelecer os pesos dos itens que compõem os custos operacionais ou que estarão vinculados a índices de preços; e

IV - incluir a transferência de parcela dos ganhos de eficiência das empresas aos usuários.”

Os valores apresentados não foram definidos ab initio e não podem sofrer limitações pelo Poder Concedente, pois, conforme explanado no item acima, somente poderão ser mensurados após o início do negócio, não podendo ser fixado teto ou parâmetro máximo para sua fixação. Em relação à futura metodologia de cálculo para a revisão do seu valor serão levados em conta os conceitos de eficiência e produtividade descritos acima, porém diante da complexidade e impacto da metodologia, esta será tratada em resolução específica e será submetida ao processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

Item 18.5.1. Favor esclarecer que a revisão extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio também é cabível nas hipóteses previstas legalmente.

**Resposta da área técnica:**

A previsão já consta da redação da cláusula 22.1.3 do Contrato de Concessão que prevê: “A ANTT poderá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando cabível nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste Contrato”.

Item 20.6. Diante da severidade da punição prevista à Concessionária pelo não atingimento dos Parâmetros de Desempenho, é fundamental esclarecer nesta subcláusula que não haverá aplicação das penalidade ali referidas caso o descumprimento dos Parâmetros de Desempenho seja decorrente de atos ou omissões não imputáveis à Concessionária. Além disso, diante da gravidade e da abrangência da pena de suspensão, entendemos que eventual não atingimento dos Parâmetros de Desempenho deveria ser sancionado exclusivamente com a aplicação

de multas. Alternativamente, propomos limitar a pena de suspensão do direito de participar de licitações somente para as concessões de rodovias federais.

**Resposta da área técnica:**

Inicialmente, tem-se a dizer que não há que se confundir o instituto do desconto de reequilíbrio como uma espécie de punição por descumprimento contratual. A sanção tem por função punir eventual descumprimento de dever pela concessionária, ao passo que o desconto de reequilíbrio é um dos meios eleitos para preservar o equilíbrio econômico do contrato. O mecanismo destina-se a calibrar a remuneração em conformidade com as circunstâncias objetivas dos serviços prestados e do conjunto de encargos assumidos pela concessionária: caso haja uma redução na qualidade ou quantidade dos serviços fruídos pelos usuários finais da rodovia concedida, deve haver proporcional redução da contrapartida recebida do particular. Diferentemente, ao se aplicar multa ou outra espécie de sanção, não se busca equivalência entre ônus e bônus assumidos pelas partes, ou seja, não se pretende restabelecer o equilíbrio econômico do contrato. A aplicação das sanções não tem por objetivo a reconstituição do equilíbrio contratual, mas sim a punição ao descumprimento do contrato por uma das partes, como medida sancionatória e preventiva (para que não ocorram novos inadimplementos). Nos termos da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, a aplicação de sanções considera também as circunstâncias agravantes e atenuantes, antecedentes do infrator e a reincidência. Em termos simples, as sanções contratuais têm caráter punitivo e disciplinar na medida em que reprimem condutas ilícitas de uma das partes do contrato. Pressupõem a prática de um ato faltoso, por culpa ou dolo da parte inadimplente, que atente contra as disposições do contrato e contra as obrigações que cada uma das partes assumiu ao assiná-lo. Seu intuito disciplinar e sancionador, sempre atrelado ao comportamento faltoso de uma das partes, não decorre e não necessariamente gera impactos econômicos na equação do contrato. As sanções podem, por exemplo, ter origem absolutamente não-econômica, como, por exemplo, a falta da apresentação de um relatório ou a obstrução da fiscalização. Em

sentido contrário, é possível que um desajuste entre ônus e bônus do contrato não tenha qualquer relação com o comportamento – faltoso ou não – do concessionário, ocorrendo por circunstâncias alheias à sua esfera de ação. Não por isso deixará de atuar o desconto de reequilíbrio, que tem conteúdo sancionatório (reprovador) neutro. Uma vez que o objetivo é “calibrar” o pagamento da concessionária, de acordo com a qualidade e quantidade do serviço prestado, bem como com a realização dos investimentos previstos, será indiferente se a concessionária contribuiu ou deixou de contribuir com aquele resultado objetivo. A deficiência de qualquer dos indicadores objetivos de desempenho indicará que os serviços deixaram de ser prestados em conformidade com a equação original do contrato, reclamando a sua estabilização. É dizer que o mecanismo de desconto de reequilíbrio terá por base exclusivamente os serviços e investimentos executados pelo particular (encargos), readequando sua remuneração em razão desses (benefícios).

O desconto de reequilíbrio destina-se à reconstituição do status quo ante dessa harmonia inicial que foi rompida por um acontecimento no decurso da execução do contrato. Ao contrário da sanção contratual, não tem a finalidade de retribuição por uma falha cometida, não tem por objetivo a punição (ou a negação do mal). Visa, isto sim, rebalancear a equivalência entre encargos e benefícios do contrato, a restaurar o equilíbrio previsto no momento inicial do contrato e que deve ser preservado durante toda a sua execução. Assim, não se estará propriamente “descontando” a remuneração, mas sim a fixando novamente, de acordo com os parâmetros objetivos do próprio edital e do contrato. É claro que se deve cuidar para que a aferição dos parâmetros de desempenho seja clara e objetiva. Mas, por não se tratar de sanção, o desconto de reequilíbrio não está sujeito ao prévio procedimento administrativo (embora exista um foro de discussão dos parâmetros atribuídos ao particular). Também por tal razão, o contrato dispõe de cláusula que cuida de apartar o desconto de reequilíbrio das demais penalidades nele previstas,

ao afirmar que a aplicação de penalidades independente do desconto. Essa disposição, repise-se, não pode servir ao raciocínio de que o desconto de reequilíbrio é, também, uma penalidade, e, pela possibilidade de aplicação conjunta com as sanções previstas na avença, acabaria por perfazer um bis in idem. Não há dupla sanção pelo simples fato de que o desconto de reequilíbrio não se confunde com as penalidades previstas no contrato.

A seu turno a disciplina e condições de aplicação das penalidades contratuais já estão disciplinadas na cláusula 20 do Contrato de Concessão e sua aplicação estará condicionada a infração contratual identificada no caso concreto.

Item 20.13.1. O disposto nesta subcláusula é incompatível com o entendimento do Tribunal de Contas da União, conforme exarado no acórdão 2218/2011. A penalidade de suspensão do direito de participar de licitações somente pode se estender aos controladores da Concessionária na hipótese de desconsideração da personalidade jurídica da Concessionária, o que deve ser precedido de processo administrativo e observado o devido processo legal. A extensão automática da pena, tal qual prevista nesta subcláusula, não está amparada pelo ordenamento jurídico brasileiro, razão pela qual sugerimos a sua exclusão.

**Resposta da área técnica:**

O entendimento exarado pelo Egrégio Tribunal de Contas da União no acórdão nº 2218/2011 não é aplicável a disposição constante da cláusula 20.13.1 do Contrato de Concessão na medida em que referida decisão dispõe sobre a vedação da inclusão, já no edital de licitação, de impedimentos para empresas com sócios que tenham participado de pessoas jurídicas suspensas ou impedidas de licitar. No caso em tela, a aplicação da penalidade alcança também o Controlador da Concessionária, assim entendido o acionista ou grupo de acionistas que detenham o controle da Concessionária e não de seus diretores.

Item 20.13.2 (iii). Entendemos que uma penalidade tão severa só poderia ser aplicada caso fosse constatado fraude , dolo, faltas graves e/ou o descumprimento reiterados das principais obrigações contratuais.

**Resposta da área técnica:**

O dispositivo já contempla o entendimento da ANTT sobre o conceito de reiteradas infrações contratuais exigindo a aplicação de mais de três multas em um período de um ano para as Frentes de Recuperação e Manutenção, Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível do Serviço e de Serviços Operacionais.

Item 21.1.2. Solicitamos o esclarecimento do que a ANTT entende por recusa de pagamento pelo usuário. Considerando que a melhor prática de alocação de riscos, presspõe a atribuição do risco à parte que pode ao menor custo controlar esse risco, solicitamos esclarecimento sobre como a ANTT acha que a Concessionária, que não detém poder de polícia ou meios coercitivos, pode forçar os usuários a pagarem pedágio. No nosso entendimento, esse é tipicamente um risco a ser alocado ao Poder Concedetne e ao DNIT.

**Resposta da área técnica:**

As medidas necessárias ao recebimento da tarifa, como ocorre em todos os demais setores de infraestrutura, assim como em qualquer atividade comercial, é incumbência intrínseca à exploração da atividade e, portanto, compete ao prestador do serviço. Em complemento, tem-se que a própria definição legal de concessão (art. 3º da Lei nº 8.987/95) impõe o conceito de que a atividade é explorada por conta e risco da concessionária.

Item 21.1.4. Como praticamente todos os grandes bancos nacionais e internacionais repassadores de recursos do BNDES atualmente exigem que os seus financiados sigam Princípios do Equador nas atividades de desapropriação, desocupação e

reassentamento de populações, a Concessionária terá que seguir essas regras, o que implica custos e prazos maiores na realização dessas atividades. Esclarecer se esses custos e prazos dilatados foram considerados pela ANTT no estabelecimento dos prazos para realização das obras que requerem desapropriação/desocupações.

**Resposta da área técnica:**

As decisões acerca da adoção do financiamento e de seu modelo, bem como os custos e exigências nele envolvidos, constituem riscos da Concessionária. Os estudos seguiram todas as normas da legislação brasileira.

Item 21.1.4. Favor esclarecer se é custo da Concessionária também as desocupações das áreas irregularmente ocupadas até o limite da verba prevista para desapropriação, e se o valor excedente dessa verba gasto com desocupações será objeto de reequilíbrio do Contrato.

**Resposta da área técnica:**

Para o caso de desocupações da faixa de domínio não há previsão de verba alocada em favor da Concessionária.

Item 21.1.4. Solicitamos que seja disponibilizada antes da publicação final do Edital a documentação relativa a irregularidade registral da faixa de domínio da rodovia. Essa documentação é essencial para verificação de quais imóveis terão que ser desapropriados e quais imóveis serão objeto apenas de desocupação (por meio de ação de reintegração de posse).

**Resposta da área técnica:**

Para a obtenção dessa informação, as proponentes terão de fazer seus próprios levantamentos.

Item 21.1.9. A regra prevista no item 21.1.9 trata de perdas e danos decorrentes de manifestações sociais e/ou públicas. Esclarecer que o atraso da obra decorrente de

manifestação social não é risco da Concessionária e que, portanto, o prazo para execução da obra será prorrogado em caso de manifestação social e/ou pública que leve à paralização das obras da prestação de serviços.

**Resposta da área técnica:**

A inclusão não se faz necessária na medida em que a cláusula 21.2 já esclarece que não é risco atribuído a Concessionária a ocorrência de manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato por: (i) até 15 (quinze) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da Data da Assunção, caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência; e (ii) até 90 (noventa) dias a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da Data da Assunção, se as perdas e danos causados por tais eventos se sujeitem à cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência.

Item 21.1.9, 21.1.13, 21.1.15 e 21.2.4. Os itens 21.1.9, 21.1.13, 21.1.15, 21.2.4., do Contrato, usam como critério para a alocação de determinados riscos entre a Concessionária e o Poder Concedente a existência de cobertura securitária para tais riscos no Brasil, na seguinte forma: se o evento for coberto por seguro oferecido no Brasil, o risco é da Concessionária; se, contudo, o evento não for objeto de seguro oferecido no Brasil, o risco é do Poder Concedente. O problema é que qualquer evento pode ser objeto de cobertura securitária no Brasil, bastando para isso que o tomador do seguro concorde em pagar o preço do prêmio exigido pela seguradora. Portanto, o juízo sobre se um evento é segurável ou não é um juízo de custo benefício, e não uma análise de disponibilidade da cobertura securitária no mercado. Sendo assim, haverá sempre diversas situações em que o seguro está disponível no mercado, mas não faz sentido, de uma perspectiva econômica, contratá-lo. Nesse contexto, se o Contrato de Concessão exigir que a Concessionária

contrate as coberturas securitárias sempre que elas estiverem disponíveis no Brasil, estará contribuindo para que a Tarifa de Pedágio seja desnecessariamente onerada. Sugerimos, por isso, que o Contrato estipule as coberturas securitárias cuja contratação será exigida da Concessionária. Ocorrências fora do controle da Concessionária e do Poder Concedente e que não estejam entre as coberturas securitárias cuja contratação é exigida da Concessionária no Contrato deve ter seu risco atribuído ao Poder Concedente. Isso permitirá também equalizar as Propostas, uma vez que todos os Proponentes poderão prever o custo dos mesmos seguros em sua Proposta Leilão. Adotada a sugestão acima, seria importante que o estudo de viabilidade da ANTT refletisse o custo estimado especificamente dos seguros exigidos no contrato ( e não é valor genérico). Por fim, é importante prever no Contrato que qualquer alteração ou inclusão de novos seguros exigida pelo Poder Concedente ao longo do Contrato será objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, uma vez que o custo dessa alteração/inclusão não terá sido considerada na Proposta.

**Resposta da área técnica:**

A cobertura mínima de seguros pela Concessionária está descrita na cláusula 36.5 do Contrato de Concessão. No caso das cláusulas citadas do Contrato de Concessão, havendo cobertura de seguro oferecido no Brasil à época da ocorrência dos eventos, a Concessionária será responsável pela sua contratação.

Item 21.1.10. O BNDES disponibilizou informações sobre linhas de crédito especificamente para esse programa de Concessões Rodoviárias. Essas linhas de crédito tem custo subsidiado e evidentemente a sua disponibilização mostra intenção do Poder Concedente de que os Proponentes utilizem esse custo de financiamento subsidiado nas suas Propostas. Aqueles que eventualmente não utilizarem esses custos subsidiados terão dificuldades de concorrer no Leilão, (pois suas Propostas tenderão a ser mais caras que as dos outros Proponentes). Eventual

mudança pelo BNDES do custo desses financiamentos após o Leilão poderia simplesmente inviabilizar a execução do Contrato nos termos da Proposta realizada pelo Leilão. Neste contexto, sugerimos que o aumento de custo de financiamento do BNDES para esse programa não seja risco da Concessionária, mas do Poder Concedente.

**Resposta da área técnica:**

O risco quanto à eventual variação das condições das linhas de financiamento oferecidas pelas instituições financeiras, sejam públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, é atribuído à Concessionária, eis que, além de esta possuir maior capacidade para gerenciá-lo, é a ela que cabe a decisão quanto à adoção do financiamento e de seu respectivo modelo, bem como a gestão de eventuais mudanças nas condições em que este é ofertado.

Item 21.1.14. Sugerimos, para promover a isonomia no Leilão, disponibilizar a lista de passivos levantados pelos estudo ambientais realizados pelo Poder Concedente e esclarecer que apenas os passivos listados serão risco da Concessionária. Isso equalizará as Propostas no Leilão e evitará a ocorrência de seleção adversa (aqueles que invistam em estudar mais cuidadosamente o tema sejam prejudicados no Leilão porque suas propostas tenderão a ser mais caras que a daqueles que não fizeram esforço de entender a real dimensão dos passivos existentes).

**Resposta da área técnica:**

Os estudos de viabilidade, objeto da Audiência Pública nº 132/2013, não vinculados aos documentos editalícios, apresentam informações sobre os passivos ambientais levantados. Não serão fornecidos documentos adicionais relacionados a passivos ambientais, cabendo a cada Proponente o seu levantamento e avaliação. A responsabilidade sobre a recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário será mantida. A alocação do risco à Concessionária minimiza propostas menos criteriosas.

Item 21.1.14. Sugerimos que seja adotada a mesma forma de alocação de riscos em relação a passivos ambientais prevista no contrato de concessão das BR 040 e BR 116, que atribui ao concessionário apenas o risco dos passivos que possam ser revelados com base em "due diligence" ambiental seguindo melhores práticas. Quaisquer outros passivos seriam risco do Poder Concedente.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula que distingue a alocação de risco com base em riscos verificáveis por due diligence ambiental é subjetiva e aberta. Por isso, a redação será mantida, sendo que alguns riscos ambientais serão do Poder Concedente, conforme as novas cláusulas contratuais.

21.1.14. É muito comum que após a realização de concessão de infraestrutura, o órgão ambiental competente decida aplicar penalidades por passivos ambientais já existentes e que não eram objeto de punição quando estavam sob responsabilidade do Poder Público. Nesse contexto, é indispensável que a ANTT inclua no PER, a lista de passivos existentes e o cronograma claro para a remediação desses passivos. Além disso, é importante estabelecer que: (a) eventuais penalidades aplicadas pelo órgão ambiental até a data estabelecida para a Concessionária a remediação do respectivo passivo, é responsabilidade da ANTT; (b) penalidades aplicadas pelos passivos após o cronograma estabelecido no Contrato para remediá-los é de responsabilidade da Concessionária. E que a ocorrência dos eventos (multa) relacionados aos passivos ambientais ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando o seu risco estiver atribuído à ANTT ou ao Poder Concedente.

**Resposta da área técnica:**

As subcláusulas 5.1.1 e 5.1.2 do Contrato de Concessão estabelecem que caberá à Concessionária adotar todas as providências exigidas pelos órgãos competentes, nos

termos da legislação vigente, para a obtenção das licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão, incluindo as licenças ambientais, arcando com as despesas e custos correspondentes. Adicionalmente, nos termos do item 2.5 do Edital, os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. É importante ressaltar que, dentre os riscos atribuídos à Concessionária na cláusula 21.1, está previsto o risco relacionado a recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário. Caberá à Concessionária a gestão de eventuais divergências com os órgãos ambientais.

Item 21.1.20 e 21.2.8. Favor esclarecer que será objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro eventuais reparos que a Concessionária tenha que realizar em obras realizadas pelo Poder Concedente e pelo DNIT, quando apresentarem defeitos e não adequação ao PER quando do seu recebimento definitivo (Concessionária terá que corrigi-los para não penalizar os usuários, nem a imagem da própria Concessão).

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada. Durante o prazo de responsabilidade previsto em lei, vícios construtivos observados em bens do DNIT, ainda que não constatados pela Concessionária durante a execução e na transferência dos bens, serão comunicados à ANTT. Será obrigação da Concessionária a adequação dos Parâmetros de Desempenho dos bens recebidos em definitivo do DNIT, sendo que o prazo para adequação dos Parâmetros de Desempenho será fixado pela ANTT, sendo assistido à Concessionária prazo compatível para sua execução. Obras que inovem ao contrato, realizadas pelo Poder Concedente, não incluídas na relação de obras do

DNIT no apêndice do PER, serão incorporadas ao contrato através de termo aditivo, onde serão definidas as obrigações da Concessionária.

Item 21.2. Sugerimos inserir subitem prevendo alocação para o Poder Concedente do risco de atrasos e custos adicionais em decorrência de achados relevantes para o patrimônio histórico e cultural ou cumprimento de regras sobre esse tema, como, por exemplo, exigências especiais feitas pelo IPHAN nas ampliações de capacidade das rodovias que cortam áreas indígenas ou comunidades quilombolas. A alocação desse risco deve ser feita ao Poder Concedente porque a Concessionária não tem como dimensionar esse risco nos prazos para confecção da Proposta.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Item 21.2. Sugerimos inserir subcláusula prevendo alocação para o Poder Concedente do risco de remanejamento de interferências imprevistas. Solicitamos, além disso, (a) que seja disponibilizado cadastro das interferências existentes a serem remanejadas como resultado das intervenções a serem feitas no Sistema Rodoviário; (b) se houver cadastro detalhado, que seja incluída regra exigindo que os Proponentes incluam na sua Proposta o custo de lidar com as interferências listadas no cadastro; (c) regra prevendo que o remanejamento de interferências não previstas no cadastro seja objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Essa regra evitará seleção adversa no Leilão, que proponentes que façam estudos mais aprofundados se vejam em situação de desvantagem em relação a outros menos cuidadosos.

**Resposta da área técnica:**

As cláusulas serão ajustadas prevendo que a Concessionária deve providenciar a remoção de interferências, mas a responsabilidade pelo custo será do Poder Concedente.

Item 21.2.6. Favor esclarecer que é risco do Poder Concedente a implantação de rotas ou caminhos alternativos, mesmo que pedagiadas, desde que não existam ou que não estejam previstas na data de assinatura do Contrato, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas, uma vez que não é possível a precificação pelos Proponentes do efetivo impacto destas rotas alternativas no momento da Proposta, motivo pelo qual entendemos que este risco deverá ser alocado ao Poder Concedente.

**Resposta da área técnica:**

A disposição prevista na cláusula 21.2.6 do Contrato de Concessão é clara e não justifica complementação. A implantação de novas rotas ou caminhos alternativos livres de pagamento de Tarifa de Pedágio não constitui risco da Concessionária desde que referidas rotas ou caminhos não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do Contrato de Concessão, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas. Será especificado que se trata do modal rodoviário.

Item 21.2.6. Favor esclarecer se a expressão "os instrumentos públicos de planejamento governamental ou outras fontes oficiais públicas" se refere apenas à União, e não aos Estados e Municípios. É virtualmente impossível fazer o levantamento das informações sobre planejamento de investimentos em todos os municípios e Estados limítrofes à cada um dos Sistemas Rodoviários.

**Resposta da área técnica:**

Nos termos do item 2.5 do Edital, os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Desta forma, na elaboração dos estudos e das propostas

por cada proponente deve ser levado em conta as rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de pedágio já existentes, assim como aqueles que possam ser identificados na data de assinatura do Contrato de Concessão por meios de quaisquer instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas.

Item 21.2.6. Favor confirmar o seguinte entendimento: o item 21.2.6 do Contrato abrange outros modais de transporte além do rodoviário, a exemplo das ferrovias e hidrovias anunciados no Programa de Investimentos em Logística.

**Resposta da área técnica:**

A redação da cláusula será adequada, restringindo-a ao modal rodoviário.

Item 21.2.6. Favor informar se o disposto nessa subcláusula engloba a fuga do pedágio por uso de rota aberta por Município/Estado limdeiro após a instalação da praça de pedágio é risco do Poder Concedente. Favor esclarecer se a mesma fuga realizada em rota existente quando da instalação do pedágio, mas que venha a ser, por exemplo, asfaltada e melhorada por Município/Estado é risco da Concessionária.

**Resposta da área técnica:**

O critério utilizado para alocação de risco relacionado a rotas ou caminhos alternativos de pagamento de Tarifa de Pedágio não é o estado de conservação da via utilizada, mas a sua existência e/ou previsibilidade. A disposição prevista na cláusula 21.2.6 do Contrato de Concessão estabelece que a implantação de novas rotas ou caminhos alternativos livres de pagamento de Tarifa de Pedágio não constitui risco da Concessionária desde que referidas rotas ou caminhos não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do Contrato de Concessão, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas.

Item 21.2.8. Favor esclarecer que as ações ou omissões do DNIT não impactarão a aferição pela ANTT do cumprimento pela Concessionária de qualquer das suas obrigações, como, porexemplo, entre outras, as obrigações relativas à disponibilidade da rodovia (que são parte da aferição do Fator Q) ou o índice de acidentes (também parte da aferição do Fator Q).

**Resposta da área técnica:**

A cláusula do Anexo será adequada.

Item 21.2.8. Favor esclarecer que o DNIT e o Poder Concedente manterão a Concessionária indene por qualquer evento ou quaisquer custos gerados para a Concessionária pela ação ou omissão do DNIT na realização de intervenções do Sistema Rodoviário.

**Resposta da área técnica:**

A disposição prevista na cláusula 21.2.8 do Contrato de Concessão é clara e estabelece que atraso nas obrigações conferidas ao DNIT pelo Contrato de Concessão ou pelo Edital, inclusive quanto à entrega do Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a Concessionária e o DNIT, e não realização das obras previstas no Programa de Exploração da Rodovia que estão sob responsabilidade do DNIT não são risco da Concessionária.

Item 22. Favor esclarecer como a ANTT pretende realizar recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por consequência da ocorrência de evento que é risco do Poder Concedente mas que produz impactos negativos no fluxo de caixa da Concessionária. Como a ANTT não pretende utilizar o plano de negócios oferecido pela Concessionária, esclarecer qual taxa de desconto será utilizada caso a ANTT decida diluir no tempo a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Note-se que usar ou o WACC nos termos do item 22.5.2, ou a SELIC nos termos do item 2.3.1 do Anexo 6 não é solução tecnicamente adequada, pois se o evento impacta o

cumprimento de obrigações já previstas no PER, e se o risco desse evento é o Poder Concedente, o reequilíbrio econômico-financeiro deveria dar a Concessionária valor que mantivesse a rentabilidade que a Concessionária auferiria se o evento não ocorresse. Ao usar tanto o WACC quanto o SELIC nos termos mencionados acima, a rigor, a ANTT não estará preservando o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, pois a rentabilidade da Concessionária será menor que aquela que ela teria caso não se realizasse o evento que é risco do Poder Concedente. Em outras palavras, o sistema de equilíbrio econômico-financeiro contratual previsto pela ANTT não dá suporte à própria distribuição de riscos prevista no Contrato. Nesse contexto, a única forma de preservar, de fato, o equilíbrio do Contrato, nos casos em que ocorrer evento que é risco do Poder Concedente, mas impacte a Concessionária, será compensar a variação do custo ou da receita decorrente do evento gravoso por meio de pagamento a vista do Poder Concedente à Concessionária. Apesar dessa ser a única solução tecnicamente adequada nos termos do Contrato, evidentemente ela na prática é inviável, pois a ANTT não controla o processo orçamentário necessário (esse processo é controlado pelos Ministérios e pelo Poder Legislativo). Por isso, sugerimos que o plano de negócios seja exigido no Leilão.

**Resposta da área técnica:**

A minuta de contrato admite apenas as formas de reequilíbrio previstas na cláusula 22.4.2, conforme o evento ensejador do reequilíbrio. Inobstante, a cláusula do Anexo será adequada.

Item 22.3. Favor confirmar o entendimento de que a ANTT não poderá deslocar investimentos (por exemplo, obras) no tempo para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Se a ANTT adotar entendimento de que ela pode deslocar os investimentos no tempo, qual será a metodologia utilizada para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato nesse caso? Note-se que, tecnicamente, o Fluxo de Caixa Marginal não é mecanismo apto para tanto. É que para

deslocamento no tempo de investimentos, o correto tecnicamente seria utilizar como referência as premissas financeiras da decisão originária de realização do investimento. O Fluxo de Caixa Marginal, todavia utiliza como referência o custo de capital no momento da realização do evento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, pois ele é um mecanismo desenvolvido para recomposição do equilíbrio por novos investimentos, e não para ocorrência de eventos que impactam decisões de investimentos já tomadas.

**Resposta da área técnica:**

A reprogramação de cronograma não é prevista nesses contratos e a inexecução de obras levará ao reequilíbrio, como previsto na cláusula 22.4.2. do contrato.

Item 22.5.2. Favor esclarecer qual será a fonte dos dados para o cálculo do WACC. Especificamente, gostaríamos de entender se pretende utilizar como referência o custo de capital próprio e de terceiros, e o nível de alavancagem da própria Concessionária. Ou, se pretende estimar um nível de alavancagem e um custo de capital próprio e de terceiros para cálculo do WACC para efeito de reequilíbrio por Fluxo de Caixa Marginal? E se a intenção é de se estimar essas variáveis, quais critérios e metodologias serão utilizados para a realização dessas estimativas? Alternativamente, a definição das variáveis para cálculo do WACC, sugerimos adotar fórmula paramétrica para cálculo da taxa de desconto, nos moldes da prevista no Contrato de Concessão da BR 116/324, que

$$\frac{(1+TJLP+8\%) - 1}{1+X}$$

onde : X equivale a meta de inflação estabelecida pelo Conselho Monetário Nacional para o respectivo ano em que ocorrer a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e a TJLP é a vigente na data de definição da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

**Resposta da área técnica:**

A subcláusula será revisada referenciando regulamentação específica.

Item 22.8.1 (ii) e 22.4.1. O item 28.8.1 (ii) estabelece a possibilidade da ANTT considerar outros fatores reais, por exemplo, o custo real da Concessionária para efeito da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Isso significa que a ANTT desconsiderará as estimativas realizadas quando da decisão sobre a realização do reequilíbrio e substituirá essas estimativas pelos valores reais (por exemplo, substituição de custo estimado do investimento, pelo custo do investimento efetivamente realizado). A decisão de substituição do custo real pelo estimado implica mudança da matriz de riscos do Contrato. E isso contraria a regra prevista no próprio item 22.4.1 do Contrato. No caso, por exemplo, dos custos, observe-se que ao ajustar a planilha usada para o reequilíbrio de valores estimados para valores reais, a ANTT estará eximindo a Concessionária do risco relativo aos respectivos custos. E a própria possibilidade da ANTT ajustar dos valores estimados para o real retira o incentivo da Concessionária de ser eficiente. Se a Concessionária for eficiente e conseguir executar a obra por custos menores do que os estimados (gerando ganhos para si, e se a ANTT ajustar a planilha do estimado para o real, esses ganhos se perderão, pois considerando ceteris paribus, ao reduzir o custo na planilha da Concessionária, tendo em vista que o WACC estará fixado na planilha, a receita da Concessionária será reduzida para se adequar à redução de custo. O resultado final disso é que a Concessionária não se apropriará de ganhos de eficiência que vier a produzir. Nesse contexto, solicitamos ou (a) que a ANTT considere sempre os valores estimados (com exceção do tráfego, para o qual há regra específica), em coerência com a regra contratual prevista no item 22.4.1 que diz que o reequilíbrio não pode modificar a alocação de riscos; ou que (b) o ajustará do estimado para o real na planilha usada para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por Fluxo de Caixa Marginal.

**Resposta da área técnica:**

A subcláusula será revisada referenciando regulamentação específica.

Item 22.8. Em face dos diversos problemas havidos em outros setores como o elétrico e o de saneamento com o cálculo e pagamento de indenizações ao término dos contratos de concessão, esclarecer se a ANTT pretende liquidar os eventuais saldos do Fator Ce do reequilíbrio por Fluxo de Caixa Marginal até o término do Contrato, ajustando para isso a tarifa ou outras variáveis contratuais, de maneira a evitar que se gere o direito da Concessionária receber indenização ao termo do Contrato. Se a ANTT pretende liquidar os saldos seria importante prever claramente revisão pelo menos 5 anos antes do término do Contrato com objetivo de apurar os saldos e estabelecer a forma como eles serão liquidados. No contrato, atualmente o momento de apuração desses saldos está na revisão a ser realizada no último ano da concessão e ao final da concessão (cf: item 22.8.1, (i) 22.8.2, 22.8.3 e 22.8.4). Porém, no último ano do contrato, ou no seu término, a ANTT e a concessionária terão margem muito mais limitada de manobra para conseguir a liquidação desses saldos (haverá só um ano de contrato para realizar essas compensações). Seria importante expressar claramente no contrato que 5 anos antes do término do contrato, será feita a revisão com o objetivo de liquidar saldos do Fator C e do reequilíbrio por Fluxo de Caixa Marginal, de modo a evitar que as partes paguem indenizações ao final do contrato.

**Resposta da área técnica:**

De acordo com a cláusula 22.8.2 do Contrato de Concessão, ao final do Prazo da Concessão, caso a última revisão do Fluxo de Caixa Marginal revele resultado favorável à Concessionária, a ANTT poderá: (i) imputar encargos adicionais à Concessionária de forma que os respectivos dispêndios anulem o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal; ou (ii) reter valores pagos pela Concessionária, a exemplo da Garantia de Execução do Contrato, até que esses valores anulem o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal. A seu turno, nos termos da cláusula

22.8.3 do Contrato de Concessão, ao final do Prazo da Concessão, caso a última revisão do Fluxo de Caixa Marginal revele resultado desfavorável à Concessionária, a ANTT deverá recompor o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato para proporcionar receitas adicionais à Concessionária, de forma a anular o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal. O disposto nas subcláusulas 22.8.2 e 22.8.3 do Contrato de Concessão poderá ser aplicado também para eventual reversão de resultado favorável à Concessionária decorrente da aplicação do Fator C, sendo admitida a hipótese de compensação de eventual saldo negativo ou positivo do Fator C com saldos positivos ou negativos do Fluxo de Caixa Marginal.

Item 25.1. Sugerimos que seja permitido à concessionária transferir seu controle a um de seus controladores indiretos, de modo a conferir maior flexibilidade à composição societária na Concessionária, sem que isso afete sua capacidade de cumprir com as obrigações contratuais. Nesse sentido, sugerimos que seja acrescentada a seguinte redação à subcláusula 25.1: "Não é considerada transferência de controle da Concessionária a transferência de qualquer quantidade de ações do seu capital social para empresas do mesmo grupo econômico da Concessionária".

**Resposta da área técnica:**

De acordo com a cláusula 25.1 do Contrato de Concessão, a transferência de controle da Concessionária não poderá ocorrer antes da conclusão das obras de duplicação da rodovia descritas no Programa de Exploração da Rodovia, ressalvada a hipótese de insolvência iminente por parte da Concessionária, desde que tal insolvência seja devidamente fundamentada.

Item 22.5.3 (i) e (ii). Sugerimos excluir o SICRO como parâmetro de precificação dos investimentos para efeito de reequilíbrio do Contrato e manter como referência preços de mercado, ou fórmula semelhante à já prevista no art 10, parágrafo 4º, da

lei 11.079/04, para dimensionamento dos investimentos.

**Resposta da área técnica:**

De acordo com o art. 125 da Lei Federal nº 12.465/11 (Lei Orçamentária de 2012), o custo global de obras e serviços de engenharia contratados e executados com recursos dos orçamentos da União será obtido a partir de composições de custos unitários, previstas no projeto, menores ou iguais à mediana de seus correspondentes no Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil - SINAPI, mantido e divulgado, na internet, pela Caixa Econômica Federal e pelo IBGE, e, no caso de obras e serviços rodoviários, à tabela do Sistema de Custos de Obras Rodoviárias - SICRO, excetuados os itens caracterizados como montagem industrial ou que não possam ser considerados como de construção civil.

Item 26.4. Considerando (a) o disposto no artigo 28 da Lei nº 8.987/95, (b) que o contrato aloca o risco do financiamento à Concessionária, (c) que a garantia dos financiadores em projetos de concessão é a receita gerada pela própria operação da concessão, não faz sentido a ANTT realizar aprovação do financiamento, pois não há nesse caso qualquer interesse, nem da Concessionária, nem do seu financiador de comprometer a operacionalização de serviços, exatamente porque se eles comprometessem a operacionalização dos serviços, isso penalizaria tanto a garantia do financiamento, quanto o retorno do investidor. Nesse contexto, sugerimos a exclusão da necessidade de autorização da ANTT.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula que subordina à autorização da ANTT a utilização dos direitos emergentes da Concessão como garantia dos financiamentos contratados visa conferir à Agência a possibilidade de avaliar o comprometimento à operacionalização e à continuidade da prestação do serviço.

Item 32. Em vista da gravidade da pena de caducidade do contrato e em vista da

necessidade de cumprir o Princípio da Proporcionalidade na ação da Administração Pública, sugerimos que o item preveja claramente critérios objetivos de descumprimentos graves e repetitivos do contrato que darão azo a caducidade.

**Resposta da área técnica:**

As hipóteses que ensejam a declaração de caducidade estão em plena consonância com a previsão legal específica (art. 38, § 1º, da Lei nº 8.987/95). No mais, a declaração de caducidade será aplicada com base em decisão devidamente fundamentada da ANTT seguindo a conveniência e oportunidade que norteia sua atuação, devendo a concessionária pautar suas obrigações visando à plena e adequada execução do contrato.

Item 32.7.2 (i). Favor esclarecer como serão avaliados os eventuais prejuízos causados à sociedade.

**Resposta da área técnica:**

Os prejuízos causados pela Concessionária à União e à sociedade serão avaliados de acordo com a natureza da inexecução total ou parcial do Contrato de Concessão que originou a declaração de caducidade.

Item 33.1. Diante da previsão de solução arbitral de divergências, entendemos que a Concessionária não poderá propor ação judicial para rescisão do Contrato, sob pena de descumprimento da competência da corte arbitral. Nesse sentido, solicitamos que a redação dessa subcláusula seja revista para se adequar ao disposto na cláusula 37.

**Resposta da área técnica:**

A sugestão não pode ser acatada, uma vez que a rescisão do contrato é um direito indisponível, não sujeito a arbitragem, além do fato de que a ação judicial a ser proposta está expressamente prevista na Lei nº 8.987/95.

Item 34.2. Entendemos que a Concessionária faz jus à indenização em qualquer hipótese de anulação do Leilão que ela não tenha dado causa. Nesse sentido, solicitamos que a redação dessa subcláusula seja alterada para refletir o direito de indenização da Concessionária em qualquer hipótese de anulação que ela não tenha dado causa.

**Resposta da área técnica:**

Nos termos da cláusula 34.2 do Contrato de Concessão se a ilegalidade que originou a anulação for imputável apenas à própria ANTT, a Concessionária será indenizada pelo que houver executado até a data em que a nulidade for declarada e por outros prejuízos regularmente comprovados, descontados, todavia, quaisquer valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração da nulidade.

Item 36. Entendemos que essa cláusula não atende aos interesses do Poder Concedente e favorece a ocorrência de seleção adversa no Leilão (Proponentes mais cuidadosos farão seguros melhores e mais caros, e por isso perderão competitividade no Leilão), o que infringe o Princípio da Isonomia no Leilão. Por essa razão sugerimos adoção de cláusula mais detalhada sobre os seguros a serem contratados, nos termos abaixo: "CLÁUSULA XX-SEGUROS. XX.1. A CONCESSIONÁRIA deverá manter em vigor a(s) cobertura(s) de seguro(s), constante(s) do ANEXO XV- Apólices de Seguro, necessária(s), para garantir uma efetiva e abrangente cobertura de riscos inerentes ao desenvolvimento de todas as atividades abrangidas pela CONCESSÃO, nos termos deste CONTRATO. XX1.1 O PODER CONCEDENTE e a CONTRATANTE deverão ser co-segurados nas apólices de seguros contratadas pela Concessionária, as quais conterão, ainda como prazo mínimo de vigência, o período de 12 (doze meses). XX1.1.1 As instituições financeiras que realizem empréstimos ou coloquem no mercado Obrigações de emissão da Concessionária poderão ser incluídas nas apólices de seguro, na

condição de cosegurado, observando a preferência do subitem 30.1.1. XX1.2 A CONCESSIONÁRIA deverá fazer constar das apólices de seguro, a obrigação da Seguradora de informar, por escrito, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, à concessionária e a contratane quaisquer fatos que possam implicar o cancelamento total ou parcial, dos seguros contratados, redução de coberturas, aumento de franquias ou redução dos valores segurados. XX 1.3 A CONCESSIONÁRIA , por sua conta e risco, deverá estipular as coberturas, os valores segurados e os níveis de franquia mais adequados aos riscos envolvidos. XX 1.3.1 Eventuais diferenças entre os valores contratados e as indenizações/sinistros pagos ou não ensejarão direito de reequilíbrio econômico-financeiro co contrato. XX 1.4 A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer, no final da vigência do seguro, caso não possua a nova apólice, certificado emitido pela(s) seguradora(s) confirmando que os riscos envolvidos foram colocados no mercadosegurador, conforme período determinado e de acordo com as coberturas e franquias solicitadas, aguardando apenas à autorização da Instituição Competente (SUSEP) para emissão da nova apólice. XX1.4.1. A obrigação de manter em vigor as coberturas de seguros, de que se trata esta CLáusula, inicia-se na data da Transferência de Controle do SISTEMA EXISTENTE para a CONCESSIONÁRIA e termina com a assinatura do Termo de Devolução Definitivo do SISTEMA RODOVIÁRIO. XX1.5 A CONCESSIONÁRIA poderá sujeito à previa e expressa autorização da CONTRATANTE, alterar coberturas e franquias, bem como quaisquer outras condições das apólices contratadas, para adequá-las às várias fases do desenvolvimento das atividade objetos da CONCESSÃO, especialmente a cobertura por perdas de receita. XX1.6 As apólices de seguro contratadas pela CONCESSIONÁRIA deverão conter expressamente a cláusula de recomposição automática dos valores segurados, inclusive para a Seção de Responsabilidade Civil, a não ser que essa cobertura não esteja disponível no mercado segurador, o que deve ser confirmado por carta encaminhada à Contratante e subscrita pela resseguradora. XX1.7 Qualquer indenização devida, em decorrência de sinistros cobertos pelo seguro previsto neste item, estando o valor acima de R\$ 500.000,00

(quinhentos mil reais), 30.2.1.5.1. O valor limite mínimo de indenização deve ser suficiente para cobrir as obras dentro do prazo de vigência da apólice, sendo que para o primeiro ano de CONCESSÃO o limite a ser contratado será o montante necessário para cobrir o Plano Intensivo Inicial (PII) do contrato. Para os demais anos, os montantes contratados deverão ser definidos pela concessionária com base nos cronogramas e/ou programação das citadas obras. XX2.1.5.2 As franquias serão aquelas praticadas pelo mercado segurador em negócios desta natureza, considerando as características e o histórico do trecho (experiência da Seguradora na sinistralidade da carteira e as ações da Concessionária na mitigação de riscos). XX 2.2 Seguro de Responsabilidade Civil de Empresas Concessionárias de Rodovias, decorrentes de quaisquer ações inerentes às atividades da Concessionária, bem como os relacionados a pequenas obras de engenharia, incluindo também as coberturas adicionais de poluição, responsabilidade cruzada e danos morais, geral e de veículos, na base de ocorrência, cobrindo a Concessionária, o Poder Concedente e a Contratante, bem como seus administradores, empregados, funcionários, contratados, prepostos ou delegados, pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais, pessoais e morais, indenizações, custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos pessoais, morais ou materiais, decorrentes das atividades abrangidas pela CONCESSÃO. XX2.2.1 O limite mínimo para Cobertura Básica de Responsabilidade Civil será de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais). Para as demais coberturas adicionais a Concessionária, por sua conta e risco, deverá definir os montantes a serem contratados. XX 2.2.2 As franquias anuais para cobertura básica serão aquelas praticadas pelo mercado segurador em negócios dessa natureza, considerando as características e o histórico do trecho (experiência da Seguradora na sinistralidade da carteira e as ações da concessionária na mitigação de riscos) com valor não superior a R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais). XX 2.2.3 As franquias para as coberturas adicionais também serão aquelas praticadas pelo mercado segurador em negócios desta natureza. XX2.2.4 Caso as franquias contratadas sejam superiores aos

mínimos exigidos nesta licitação e praticados nas concessões em curso no país, a concessionária e o Mercado de Seguros deverão apresentar as justificativas pertinentes ao Poder Concedente. XX2.3 Seguro de Riscos de Engenharia, do tipo todos os riscos, deverá cobrir avarias, perdas e danos materiais, decorrentes de obras de ampliação executadas durante o período de concessão, cobrindo também os danos diretos causados por erro de projetos, despesas extraordinárias, desentulho, tumultos, alagamento/inundação, períodos de testes e os danos externos causados aos equipamentos utilizados nessas obras. Estas coberturas deverão ter vigência durante todo período de execução das referidas obras. XX 2.3.1 Os valores contratados deverão ser definidos pela concessionária de acordo com o cronograma de execução de Novas Obras de Ampliação e Obras de Arte Especiais e as franquias serão aquelas praticadas pelo mercado segurador em negócios desta natureza, considerando as características e o histórico do trecho (experiência da Seguradora na sinistralidade da carteira e as ações da Concessionária na mitigação de riscos). XX2.4 Seguro de Responsabilidade Civil de Empresas Concessionárias de Rodovias, cobrindo as indenizações /sinistros correspondentes às Obras de Ampliação e Obras de Arte Especiais (OAE) do Lote, assegurando também coberturas adicionais de poluição, responsabilidade cruzada e danos morais, geral e de veículos dentre outras que a concessionária julgar necessário, na base de ocorrência. XX2.4.1 o valor contratado deverá ser definido pela concessionária com base no cronograma de execução das novas ampliações e obras de artes especiais objeto da Concessão e as franquias serão aquelas praticadas pelo mercado segurador em negócios desta natureza, considerando as características e o histórico do trecho (experiência da Seguradora na sinistralidade da carteira e as ações da Concessionária na mitigação de riscos). XX3. A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer a cada 3 anos, uma avaliação do SISTEMA RODOVIÁRIO, sob sua jurisdição, promovido por empresa de elevada competência no mercado, com acompanhamento da Contratante e da Concessionária, para efetuar a definição correta do valor em risco e do limite máximo de indenização (LMI) pelas seguradoras."

**Resposta da área técnica:**

Cabe a cada proponente, com base nas suas estimativas e perspectivas, avaliar qual será o maior dano provável para fins de precificação dos seguros. O critério e os parâmetros são os mesmos para todos os proponentes, não havendo qualquer tratamento anti-isonômico.

Item 36.3.2. Entendemos que essa subcláusula não reflete todas as possibilidades decorrentes da ocorrência de sinistro, como o caso de sinistro que, apesar de responsabilidade da ANTT, impacte a Concessionária, que precisará dos recursos para recompor Bens da Concessão ou seu patrimônio. Nesse sentido, solicitamos a exclusão desta subcláusula..

**Resposta da área técnica:**

A cláusula não será excluída na medida em que tem por objetivo viabilizar que a seguradora pague indenização direta a ANTT nos casos em que esta seja responsabilizada em decorrência de sinistro.

Item 36.5. Sugerimos que seja indicado valor mínimo de cobertura das apólices de seguro requeridas, de modo a evitar que Proponentes orcem coberturas incompatíveis com o risco envolvido, prejudicando os demais Proponentes e o próprio Poder Concedente.

**Resposta da área técnica:**

Cabe a cada proponente, com base nas suas estimativas e perspectivas, avaliar qual será o maior dano provável para fins de precificação dos seguros. O critério e os parâmetros são os mesmos para todos os proponentes, não havendo qualquer tratamento anti-isonômico.

Item (xlviii). Os prazos para implementação das frentes da Concessão prevista do PER iniciam-se da Data da Assunção. Contudo, na Data da Assunção ainda não

terão sido cumpridas uma série de obrigações alocadas ao Poder Concedente ou a outra autoridade pública, tais como a emissão do Decreto de Utilidade Pública para desapropriação das áreas de ampliação, aprovação dos anteprojetos nos termos da cláusula 6 do Contrato e emissão das licenças ambientais. Nesse sentido, solicitamos que os prazos para execução das frentes da concessão sejam iniciados somente após conclusão de todas as condicionantes necessárias à execução dos trabalhos que não dependem de ação da Concessionária.

**Resposta da área técnica:**

As proponentes deverão levar em conta os prazos previstos no Contrato de Concessão para aprovação de projetos e expedição de Declaração de Utilidade Pública compatibilizando-os com os prazos de conclusão das frentes previstas no Programa de Exploração da Rodovia. O Contrato prevê a matriz de risco da Concessão.

**32. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1303553**

**Contribuição:**

Assunto Praça de pedágio km 647 Br I53 Dueré – To. Gurupi, Cidade pólo to Tocantins na área da saúde , pois além de atendermos nossa população somos referencia para mais 16 municípios da região sul do estado, (incluindo o município de Dueré) com isso recebemos um grande impacto na área da saúde, Solicitamos a gentileza da revisão da implantação da praça de pedágio, para que a mesma fique situada no município de Gurupi, para que possamos prestas melhores serviços essenciais a nossa população.

**Resposta da área técnica:**

A localização das praças de pedágio poderá ser alterada em até 5 km, se a concessionária achar pertinente. A princípio foi adotado critério de se evitar a localização da praça de pedágio próximo a áreas urbanas.

### **33. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1299149**

#### **Contribuição:**

Se não houver entrega do Plano de Negócios, como será a metodologia de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato? Para isto, não será necessária uma equação financeira básica?

#### **Resposta da área técnica:**

As formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão estão explicitadas na Subcláusula 22.4.2 da Minuta de Contrato de Concessão, em consonância com a previsão do art. 9º, § 2º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

### **34. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1299251**

#### **Contribuição:**

Qual será a metodologia de cálculo do Fator "X"? Haverá "empresa espelho"? Qual o conceito de produtividade? Será média de mercado? Que mercado? Como serão divididos os ganhos? Será baseada em série histórica? Quais as referências para cálculo?

#### **Resposta da área técnica:**

O Fator X é o mecanismo que permite o compartilhamento com os usuários dos ganhos de eficiência e produtividade do negócio. Na teoria econômica a Eficiência Econômica é tratada como sendo a associação da eficiência técnica, que é a habilidade da unidade decisória em extrair o maior nível de produto para um dado nível de insumo, com a Eficiência Alocativa, habilidade da unidade decisória em utilizar os insumos na melhor proporção de forma a minimizar os custos. Há também o conceito de Produtividade, que pode ser alterado por quatro fontes de variações:

1) Modificações tecnológicas: alteram a posição da Fronteira da Possibilidade de Produção, isto quer dizer que a produtividade de uma determinada unidade pode melhorar sem que haja aumento em sua eficiência.

2) Modificações na Eficiência: neste caso a unidade se torna mais produtiva por aproveitar melhor os seus insumos.

3) Modificações na escala: a unidade pode ampliar sua produtividade adequando a sua escala de produção de modo a torná-la mais eficiente.

4) Modificações no mix de insumos e produtos: as composições de insumos e/ou produtos podem também afetar a produtividade.

Assim, como pode se observar os conceitos de eficiência e produtividade que o Fator X compartilhará com os usuários somente poderão ser mensurados com a operação do negócio e isto somente será compartilhado com o usuário caso haja aumento da produtividade e eficiência, isto é, somente após verificar o ganho pelo concessionário, desta forma não há que se falar em desequilíbrio econômico-financeiro.

E por fim, a previsão de inserção de mecanismo que permita a transferência aos usuários dos ganhos de eficiência é disciplinada pela Portaria nº 118 de 17/05/2002, Ministério da Fazenda, que em seus artigos 1º e 2º rege:

“Art. 1º Os reajustes e as revisões das tarifas dos serviços públicos regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ deverão observar os critérios estabelecidos nesta Portaria.

Art. 2º Os reajustes deverão:

I - ser feitos com periodicidade mínima anual;

II - basear-se nas alterações dos custos operacionais ou em índices de preços;

III - estar discriminados nas cláusulas constantes dos contratos de concessão ou de permissão, nos atos de autorização previstos no art. 49 da Lei nº 10.233, de 2001,

ou nos convênios de delegação, que deverão estabelecer os pesos dos itens que compõem os custos operacionais ou que estarão vinculados a índices de preços; e

IV - incluir a transferência de parcela dos ganhos de eficiência das empresas aos usuários.”

Os valores apresentados não foram definidos ab initio e não podem sofrer limitações pelo Poder Concedente, pois, conforme explanado no item acima, somente poderão ser mensurados após o início do negócio, não podendo ser fixado teto ou parâmetro máximo para sua fixação. Em relação à futura metodologia de cálculo para a revisão do seu valor serão levados em conta os conceitos de eficiência e produtividade descritos acima, porém diante da complexidade e impacto da metodologia, esta será tratada em resolução específica e será submetida ao processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

### **35. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1303575**

#### **Contribuição:**

EDITAL. Solicitamos que o prazo para o Recebimento dos Envelopes das Propostas não seja inferior a 45 (quarenta e cinco) dias, preferencialmente 60 (sessenta) dias, e que o prazo não seja alterado após o prazo de envio de contribuições, como ocorreu no processo licitatório da BR-040, onde o prazo foi alterado quando da divulgação da versão final do edital.

#### **Resposta da área técnica:**

A conveniência da contribuição será avaliada quando da elaboração do cronograma do leilão.

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO. O inciso (iii) do Item 20.13.2 do contrato estabelece a aplicação de mais de 3 (duas) multas relativas à Frente de Serviços

Operacionais dentro de um período de 1 (um) ano. São duas ou três multas?

**Resposta da área técnica:**

A cláusula 20.13.2, (iii) do Contrato de Concessão estabelece que será considerada como prática reiterada de infrações contratuais, a aplicação de mais de 3 (três) multas relativas à Frente de Serviços Operacionais dentro de um período de 1 (um) ano.

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO – ITEM 10.1.4. O Item 10.1.4 da minuta do contrato de concessão determina que “O Poder Concedente obriga-se a rescindir, até a Data da Assunção, todos os contratos referentes a obras e serviços no Sistema Rodoviário, que estejam em vigor na data de assinatura do Contrato, que impeçam ou prejudiquem a Concessionária no atendimento aos Parâmetros de Desempenho nele estabelecidos, com exceção das obras em andamento pelo DNIT indicadas no Apêndice I do PER.” Dessa forma, solicitamos que as cópias dos referidos instrumentos sejam disponibilizadas aos licitantes, uma vez que podem impactar na formulação da proposta comercial dos mesmos. Já quanto às responsabilidades, entendemos que qualquer custo, indenização ou outro evento que seja provocado por estas rescisões de contratos serão de responsabilidade do Poder Concedente e caso impactem a futura Concessionária de alguma forma, serão levados a reequilíbrio econômico e financeiro.

**Resposta da área técnica:**

De acordo com a cláusula 10.1.4 do Contrato de Concessão, o Poder Concedente obriga-se a rescindir, até a Data da Assunção todo os contratos referentes a obras e serviços no Sistema Rodoviário que estejam em vigor na data de assinatura do Contrato de Concessão, que impeçam ou prejudiquem a Concessionária no atendimento aos Parâmetros de Desempenho nele estabelecidos, com exceção das obras em andamento pelo DNIT. Em razão da rescisão dos contratos pelo Poder

Concedente, não se faz necessária sua análise pelas Proponentes para fins de elaboração da Proposta.

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO – ITEM 18.4.5. O Item 18.4.5. da minuta do contrato de concessão determina que o Fator X será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato de Concessão. É praxe das proponentes prever em sua proposta econômica que parte do crescimento de demanda será absorvido pelo aumento da eficiência/produtividade e pelo ganho de escala do projeto. Neste sentido, em sua proposta econômica escrita este efeito já está considerado. Desta forma: (1). sugerimos que o Fator X seja pré-definido até o final da concessão, para que seu efeito seja considerado no plano de negócio das proponentes, a exemplo do que foi previsto no leilão da BR-101. (2). Caso o Fator X não possa ser pré-definido, solicitamos que a ele seja estabelecido um teto máximo, para que as proponentes possam estimar seu efeito no cálculo de suas propostas econômicas.

**Resposta da área técnica:**

O Fator X é o mecanismo que permite o compartilhamento com os usuários dos ganhos de eficiência e produtividade do negócio. Na teoria econômica a Eficiência Econômica é tratada como sendo a associação da eficiência técnica, que é a habilidade da unidade decisória em extrair o maior nível de produto para um dado nível de insumo, com a Eficiência Alocativa, habilidade da unidade decisória em utilizar os insumos na melhor proporção de forma a minimizar os custos. Há também o conceito de Produtividade, que pode ser alterado por quatro fontes de variações:

1) Modificações tecnológicas: alteram a posição da Fronteira da Possibilidade de Produção, isto quer dizer que a produtividade de uma determinada unidade pode melhorar sem que haja aumento em sua eficiência.

2) Modificações na Eficiência: neste caso a unidade se torna mais produtiva por aproveitar melhor os seus insumos.

3) Modificações na escala: a unidade pode ampliar sua produtividade adequando a sua escala de produção de modo a torná-la mais eficiente.

4) Modificações no mix de insumos e produtos: as composições de insumos e/ou produtos podem também afetar a produtividade.

Assim, como pode se observar os conceitos de eficiência e produtividade que o Fator X compartilhará com os usuários somente poderão ser mensurados com a operação do negócio e isto somente será compartilhado com o usuário caso haja aumento da produtividade e eficiência, isto é, somente após verificar o ganho pelo concessionário, desta forma não há que se falar em desequilíbrio econômico-financeiro.

E por fim, a previsão de inserção de mecanismo que permita a transferência aos usuários dos ganhos de eficiência é disciplinada pela Portaria nº 118 de 17/05/2002, Ministério da Fazenda, que em seus artigos 1º e 2º rege:

“Art. 1º Os reajustes e as revisões das tarifas dos serviços públicos regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ deverão observar os critérios estabelecidos nesta Portaria.

Art. 2º Os reajustes deverão:

I - ser feitos com periodicidade mínima anual;

II - basear-se nas alterações dos custos operacionais ou em índices de preços;

III - estar discriminados nas cláusulas constantes dos contratos de concessão ou de permissão, nos atos de autorização previstos no art. 49 da Lei nº 10.233, de 2001, ou nos convênios de delegação, que deverão estabelecer os pesos dos itens que compõem os custos operacionais ou que estarão vinculados a índices de preços; e

IV - incluir a transferência de parcela dos ganhos de eficiência das empresas aos usuários.”

Os valores apresentados não foram definidos ab initio e não podem sofrer limitações pelo Poder Concedente, pois, conforme explanado no item acima, somente poderão ser mensurados após o início do negócio, não podendo ser fixado teto ou parâmetro máximo para sua fixação. Em relação à futura metodologia de cálculo para a revisão do seu valor serão levados em conta os conceitos de eficiência e produtividade descritos acima, porém diante da complexidade e impacto da metodologia, esta será tratada em resolução específica e será submetida ao processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO – ITEM 19.4. O item 19.4 da minuta do contrato de concessão determina que o contrato de Receita Extraordinária terá natureza precária e vigência limitada ao término deste Contrato. Considerando que o item 19.1 da minuta do contrato de concessão estabelece que a utilização ou exploração da faixa de domínio de trecho integrante do Sistema Rodoviário pela Concessionária, bem como a exploração de Receitas Extraordinárias, deverão ser previamente autorizadas pela ANTT, sugerimos que o item 19.4 considere a possibilidade de contratos serem firmados em períodos superiores ao da concessão, e vede somente a antecipação destes recebíveis, uma vez que qualquer contrato dependerá de análise e aprovação da ANTT. Esta medida destravaria a obtenção de receitas extraordinárias nos últimos anos da concessão e favoreceria a modicidade tarifária, seguindo o exemplo do item 29.2.1, que de forma análoga, que facultando a UNIÃO, seu exclusivo critério, suceder ou não, os bens arrendados ou locados

pela CONCESSIONÁRIA,.

**Resposta da área técnica:**

A vigência dos contratos relacionados à percepção de receitas extraordinárias não pode superar o prazo de vigência, pois o artigo, 2º, parágrafo segundo da Resolução ANTT nº 2.552/2008 prevê o limite para o prazo de vigência de referidos contratos.

EDITAL – ANEXO 16. O item 1.2, alínea “a”, do Termo de Referência do Plano de Negócios estabelece que a Proponente não deve considerar nenhum benefício fiscal além do REIDI, benefício este que considera obrigatório. A consideração do REIDI envolve uma série de questões tributárias, que no modelo disponibilizado de Plano de Negócios, não há tratamento previsto. Como exemplo, quando a Concessionária tem o benefício na rubrica de investimento, a obra beneficiada deixa de gerar crédito de PIS e COFINS de sua depreciação respectiva. As concessionárias de pedágio já atuam no regime não-cumulativo e o PIS/COFINS já tem alíquota definida em 3,65%. Neste sentido, para permitir equalizar as propostas e evitar complexas análises sobre a correta consideração do REIDI, sugerimos que seja proibida sua consideração na proposta econômica, deixando eventual benefício futura que a Concessionária obtenha como uma alternativa de modicidade e redução futura da tarifa ao usuário.

**Resposta da área técnica:**

O presente Edital não prevê a apresentação de Plano de Negócios apenas de Proposta Econômica Escrita. Contudo, de acordo com o item 9.3, inciso VII do Edital a Proposta deverá considerar como premissa que o valor dos investimentos previstos no Programa de Exploração da Rodovia será objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI - Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura. A forma de aplicação do REIDI - Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura deverá observar o disposto

na Lei Federal nº 11.488/07, e demais legislações e regulamentações aplicáveis. Inobstante, a cláusula será adequada para maior esclarecimento.

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO – ITEM 18.1. O Contrato de Concessão estabelece que a ANTT terá até 30 dias para emitir os Atestados de Conclusão das Obras vinculadas a autorização para início de cobrança de pedágio. Estabelece ainda que após atestada e aceita as obras pela ANTT, esta terá mais 10 dias para emitir Resolução. Depois ainda obriga a concessionária a dar publicidade por 10 dias, antes do efetivo início de cobrança. Somando-se todos os prazos, são 50 dias que prejudicarão o fluxo de caixa do projeto. Sugerimos que a ANTT realize a vistoria e emita diretamente a Resolução, em prazo de 15 dias, dispensando-se o atestado intermediário.

**Resposta da área técnica:**

Os prazos e procedimento não podem ser alterados, pois foram fixados com base no período mínimo necessário para tramitação interna do respectivo processo na ANTT voltado à expedição de seus atos administrativos. O mesmo argumento se aplica ao prazo para publicação, tido como o menor possível para conferir a publicidade necessária ao início da cobrança de pedágio.

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO – ITEM 18.4.5. Referente ao item 18.4.5 do Contrato, é estabelecido que o Fator X, que será revisado a cada 5 anos pela ANTT. Tendo em vista que este valor afeta a atualização da tarifa de pedágio e conseqüentemente as receitas da Concessionária, durante toda a vida da concessão, perguntamos: há alguma forma de estimar estes valores ou de saber em que se baseia a ANTT para a sua atualização? Favor disponibilizar anexo para o Fator X nos moldes dos anexos disponibilizados para os demais fatores C, D e Q.

**Resposta da área técnica:**

O Fator X é o mecanismo que permite o compartilhamento com os usuários dos ganhos de eficiência e produtividade do negócio. Na teoria econômica a Eficiência Econômica é tratada como sendo a associação da eficiência técnica, que é a habilidade da unidade decisória em extrair o maior nível de produto para um dado nível de insumo, com a Eficiência Alocativa, habilidade da unidade decisória em utilizar os insumos na melhor proporção de forma a minimizar os custos. Há também o conceito de Produtividade, que pode ser alterado por quatro fontes de variações:

- 1) Modificações tecnológicas: alteram a posição da Fronteira da Possibilidade de Produção, isto quer dizer que a produtividade de uma determinada unidade pode melhorar sem que haja aumento em sua eficiência.
- 2) Modificações na Eficiência: neste caso a unidade se torna mais produtiva por aproveitar melhor os seus insumos.
- 3) Modificações na escala: a unidade pode ampliar sua produtividade adequando a sua escala de produção de modo a torná-la mais eficiente.
- 4) Modificações no mix de insumos e produtos: as composições de insumos e/ou produtos podem também afetar a produtividade.

Assim, como pode se observar os conceitos de eficiência e produtividade que o Fator X compartilhará com os usuários somente poderão ser mensurados com a operação do negócio e isto somente será compartilhado com o usuário caso haja aumento da produtividade e eficiência, isto é, somente após verificar o ganho pelo concessionário, desta forma não há que se falar em desequilíbrio econômico-financeiro.

E por fim, a previsão de inserção de mecanismo que permita a transferência aos usuários dos ganhos de eficiência é disciplinada pela Portaria nº 118 de 17/05/2002, Ministério da Fazenda, que em seus artigos 1º e 2º rege:

“Art. 1º Os reajustes e as revisões das tarifas dos serviços públicos regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ deverão observar os critérios estabelecidos nesta Portaria.

Art. 2º Os reajustes deverão:

I - ser feitos com periodicidade mínima anual;

II - basear-se nas alterações dos custos operacionais ou em índices de preços;

III - estar discriminados nas cláusulas constantes dos contratos de concessão ou de permissão, nos atos de autorização previstos no art. 49 da Lei nº 10.233, de 2001, ou nos convênios de delegação, que deverão estabelecer os pesos dos itens que compõem os custos operacionais ou que estarão vinculados a índices de preços; e

IV - incluir a transferência de parcela dos ganhos de eficiência das empresas aos usuários.”

Os valores apresentados não foram definidos ab initio e não podem sofrer limitações pelo Poder Concedente, pois, conforme explanado no item acima, somente poderão ser mensurados após o início do negócio, não podendo ser fixado teto ou parâmetro máximo para sua fixação. Em relação à futura metodologia de cálculo para a revisão do seu valor serão levados em conta os conceitos de eficiência e produtividade descritos acima, porém diante da complexidade e impacto da metodologia, esta será tratada em resolução específica e será submetida ao processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO – ITEM 20. O item 20 estabelece as penalidades aplicáveis à Concessionária, fixando diversas multas, sem que haja limite máximo expresso do valor que tais multas podem alcançar pelo mesmo fato. Solicitamos seja estabelecido o limite máximo mensal no valor de multas aplicáveis.

**Resposta da área técnica:**

Todas as penalidades de multa previstas na cláusula 20 do Contrato de Concessão têm valor definido.

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO – ITEM 12.6. A Garantia de Execução do Contrato poderá ser executada sempre que a Concessionária não adotar providências para sanar inadimplemento de obrigação legal, contratual ou regulamentar, sem qualquer outra formalidade além do envio de notificação pela ANTT, na forma da regulamentação vigente. Como a possibilidade de execução da garantia mediante simples notificação da ANTT violará princípios constitucionais do devido processo legal e ampla defesa. Isto posto, sugerimos que esta cláusula seja revista, garantindo fase de defesa à Concessionária previamente a execução da referida garantia.

**Resposta da área técnica:**

A redação atual já assegura à Concessionária a possibilidade de exercer o contraditório e a ampla defesa pois faz referência à regulamentação da ANTT quando menciona o encaminhamento de simples notificação.

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO – ITEM 12.7. Pelo disposto no item 12.7 do Contrato, sempre que a ANTT utilizar a Garantia de Execução, a Concessionária deverá proceder à reposição do seu montante integral, no prazo de 10 dias úteis. Entendemos que esta condição, na prática, implica em uma garantia ilimitada de indenização, o que traz ônus excessivos para a Concessionária e impedindo que seu custo possa estar efetivamente refletido no plano de negócio e na proposta econômica dos Proponentes. Sugerimos que esta cláusula seja revista, estabelecendo limite para sua complementação.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula 12.7 do Contrato está conforme à prática nas diversas concessões federais vigentes. Como a Concessionária é uma sociedade de propósito específico em que a responsabilidade dos acionistas é limitada ao capital social, é fundamental que a garantia de execução esteja sempre mantida no seu valor original, de forma a garantir efetivamente à ANTT e aos usuários de que as obrigações contratuais serão cumpridas.

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO – ITEM 21.1.5. Entendemos que a cláusula deve fazer referência ao momento da contratação dos seguros e não à ocorrência do evento, já que os seguros são contratados em base anual e à aplicabilidade desta cláusula é complexa para a contratante dos seguros. Sugerimos que a redação da cláusula seja revista, tornando previsível o custo a ser dispendido com os seguros que serão contratados.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula 21.1.15 refere-se ao momento da ocorrência do fato. Cabe pontuar a seguinte previsão da Cláusula de Seguros: A Concessionária, com autorização prévia da ANTT, poderá alterar coberturas ou outras condições das apólices de seguro, visando a adequá-las às novas situações que ocorram durante a vigência do Contrato.

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO – ITEM 21.2.3. O descumprimento das obrigações contratuais ou regulamentares pelo Poder Concedente é uma das hipóteses ensejadoras de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Sugerimos que esse conceito seja estendido aos demais órgãos e entidades da Administração Pública Federal, Estadual e Municipal, conforme precedentes nesse sentido em outras rodovias recentemente concedidas.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula 21 do Contrato de Concessão estabelece a repartição dos riscos relacionados a Concessão considerando a efetiva capacidade de mensuração e resolução de eventos de risco relacionados a Concessão. A cláusula 21.2.3 do Contrato de Concessão excetua do risco da Concessionária eventual descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, não sendo extensível a outros órgãos da Administração Pública não abrangidos pelo conceito de Poder Concedente. Não há como imputar desobrigações contratuais a órgãos que não possuem obrigações definidas nos contratos, nem transferir ao Poder Concedente riscos decorrentes de descumprimento legal ou regulamentar desses órgãos. Nesses casos, a Concessionária poderá recorrer aos meios para recompensar seus prejuízos.

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO – ITEM 21.2.4. Qual o critério utilizado pelo Poder Concedente para estabelecer se um determinado evento de caso fortuito ou força maior poderia ser objeto de cobertura de seguros no Brasil? Sugere-se a alteração da presente cláusula contratual para fins de segurança das partes envolvidas, fazendo constar no texto que o critério utilizado seria comparativo com os demais objetos usualmente segurados no mercado nacional de concessionárias de rodovias.

**Resposta da área técnica:**

Caberá à concessionária fazer a prova de que o evento não possuía cobertura de seguros no Brasil. A sugestão proposta não poderá ser acatada, pois cada concessão possui critérios, condições e obrigações distintas, de difícil comparação.

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO – ITEM 36.6. Acredita-se necessário a complementação da redação contida no item 36.6, sendo definido ou parametrizado o valor mínimo para fixação do maior dano provável (LMI – limite máximo de indenização), gerando, com isso, um efetivo balizador do custo dos seguros,

tornando isonômica a elaboração das propostas econômicas em favor do presente procedimento licitatório. Informar se o valor mínimo inclui obras de arte, túneis, fundações e terraplenagem.

**Resposta da área técnica:**

Cabe a cada proponente, com base nas suas estimativas e perspectivas, avaliar qual será o maior dano provável para fins de precificação dos seguros. O critério e os parâmetros são os mesmos para todos os proponentes, não havendo qualquer tratamento anti-isonômico.

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO – ITEM 20. No caso das penalidades e multas das obras de caráter obrigatório define-se que o seu não cumprimento (especialmente da duplicação de pistas) ocasionará multas diária por descumprimento. Não obstante, caso já se tenha cumprido 90% do exigido – mesmo que antecipadamente ao prazo previsto para a duplicação no período, não existe qualquer regra explícita afirmando que a multa também será proporcional e guardará coerência com a pouca gravidade do descumprimento e a conduta adequada da Concessionária ao longo da execução contratual.

**Resposta da área técnica:**

No caso das multas moratórias, já há proporcionalidade dos valores previstos em relação à variação de gravidade, eis que esta se mede pelo número de dias em que ocorre o descumprimento das obrigações contratuais. Além disso, os valores de tais multas diárias previstas no Contrato também apresentam variação, seja conforme a conduta faltosa (subcláusula 20.2), seja conforme o valor da obra ou serviço relacionado ao descumprimento (subcláusula 20.3).

EDITAL – ITEM 15.5. O Item 15.5 do Edital de Concessão apresenta em sua redação o seguinte texto: “Cumpridas as exigências constantes do subitem anterior, a SPE e seus acionistas serão convocados pela ANTT para a assinatura do Contrato.” Sabe-se

que a representação de uma Companhia é privativa de seus Diretores conforme estabelece o §1º do artigo 138 da Lei nº. 6.404, de 1976, que dispõe sobre as Sociedades por Ações, conseqüentemente, os seus eventuais acionistas não possuem poderes para representa-la, dessa forma, uma vez cumpridas as exigências constantes do subitem 15.3 a assinatura do Contrato de Concessão perante ANTT será realizada pelos representantes legais da respectiva SPE e não por seus acionistas e, dessa forma, sugerimos que a redação do referido item seja revista.

**Resposta da área técnica:**

O item será adequado.

EDITAL – ANEXO 18 DO EDITAL DE CONCESSÃO – MODELO DE DECLARAÇÃO DE ELABORAÇÃO INDEPENDENTE DE PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA. No Modelo de Declaração de Elaboração Independente de Proposta Econômica Escrita previsto no Anexo 18 do Edital de Concessão verifica-se que a referida declaração deverá conter identificação do Representante Credenciado devidamente constituído pela Proponente. Não obstante, no campo de assinatura pede-se a identificação da Proponente e de seus representantes legais. Por outro lado, o item 7.4 (IX) estabelece que a Proponente deverá apresentar a declaração de elaboração independente de Proposta Econômica Escrita, conforme modelo constante do Anexo 18, devidamente assinada pelo Representante Credenciado, com firma reconhecida e, dessa forma, sugerimos que o Anexo 18 seja revisto para constar no campo de assinatura a identificação do Representante Credenciado e não da da Proponente e de seus representantes legais.

**Resposta da área técnica:**

O Anexo 18 do Edital já prevê a assinatura do representante credenciado.

EDITAL – ITEM 4.1. Entendemos que o prazo de 05 dias antes da data de início da sessão pública do leilão para impugnação ao Edital, previsto no Item 4.1, aplica-se

aos pedidos realizados por qualquer cidadão, sendo que é possibilitado aos licitantes apresentar suas impugnações ao Edital até 02 dias antes da data de início da sessão pública do leilão, conforme previsto no artigo 41, parágrafo 2º, da Lei federal nº 8.666/93. Portanto, sugerimos alterar a redação do citado item.

**Resposta da área técnica:**

Considerando a dinâmica do procedimento do leilão, diferente dos procedimentos tradicionais da Lei nº 8.666/93, será mantida a redação original que prevê prazo máximo de impugnação em até 5 dias úteis da data prevista para a sessão pública.

EDITAL – ITEM 15.3. O prazo de 20 (vinte) dias após a publicação do ato de homologação para atender as condições prévias da assinatura do Contrato de Concessão é exígua, considerando que as Juntas Comerciais dos Estados levam em torno de 15 (quinze) dias úteis para promover um arquivamento de um registro empresarial e sabe-se que somente após o devido registro é que uma SPE poderá se cadastrar no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas perante a Receita Federal, bem como realizar a abertura de conta corrente em Instituições Financeiras para comprovar a subscrição integral do Capital Social conforme determina o presente Edital e, portanto, solicitamos a alteração deste prazo para no mínimo de 30 (trinta) dias.

**Resposta da área técnica:**

O prazo previsto no item 15.3 do Edital se mostra compatível com o prazo necessário para cumprimento das condições prévias a assinatura do Contrato de Concessão. Adicionalmente, o prazo previsto pode ser prorrogado por igual período se solicitado durante o seu transcurso pela Proponente vencedora e desde que decorra de motivo justificado aceito pela ANTT, conforme dispõe o item 15.6 do Edital.

MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO. A fórmula de reajuste apresentada pode

frequentemente, dependendo dos níveis de acidentes da rodovia, apresentar resultados negativos no termo  $(1 - D - Q)$ . Caso o resultado da equação de reajuste da tarifa seja menor que zero, ou seja, resulte em um deságio da tarifa, este fator será aplicado conforme calculado? Caso positivo, esta nova equação de reajuste pode inviabilizar as novas concessões, visto que na maior parte dos casos os reajustes serão negativos (ver tabela de estatísticas de acidentes abaixo). Sugerimos estabelecer limites inferiores e superiores para todos os fatores, D, Q, C e X, além de simulações de cenários para estes limites. Sugerimos ainda somente adotar estes fatores após o término das obras de duplicação das rodovias, ao mesmo tempo em que se afere estes fatores ao menos por um período de 5 anos.

**Resposta da área técnica:**

O índice de acidentes contemplado no Fator Q ( Anexo 7 da Minuta de Contrato) é considerado como possível bônus no cálculo tarifário em função do atingimento das metas de redução de acidentes na rodovia. Já o índice de disponibilidade de pista, também contemplado no Fator Q, é capaz de tornar este fator um desconto na tarifa, se as metas de disponibilidade de pista não forem verificadas. Esta última componente do Fator Q somente será considerada a partir da primeira revisão ordinária da tarifa após o início do 6º ano da Data da Assunção, período em que se espera que todas as obras de duplicação tenham sido entregues. Cabe ressaltar que a aplicação dos fatores C, D, Q e X contemplam a revisão ordinária, e não o reajuste. Este é dado pela variação do IPCA, defina como IRT.

MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO – ITEM 10.2.3. As obras do DNIT, se não finalizadas antes da transferência dos bens, podem interferir com a implantação de uma praça de pedágio ou mais. Entendendo que os locais definidos para as praças de pedágio serão imutáveis, a não ser por uma –ainda não determinada- tolerância sobre a posição definida, achamos que isso deveria ser objeto de rediscussão do contrato.

**Resposta da área técnica:**

Será incluída cláusula que disporo que o Poder Concedente obriga-se a disponibilizar o acesso da Concessionária a todo o Sistema Rodoviário para a execução das obras e serviços do Contrato, incluindo os locais com obras em andamento pelo DNIT indicadas no Apêndice do PER. A tolerância em relação à localização da praça é definida no PER.

**36. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1303612****Contribuição:**

<b>Número da questão formulada</b>	<b>Item do Edital</b>	<b>Esclarecimento solicitado</b>	<b>Número da questão atribuída pela ANTT e que constará da ata de esclarecimento</b>
1.	2.4.1	Nos termos da própria subcláusula, as informações fornecidas pela ANTT e pelo Poder Concedente servirão de base para precificação e elaboração da Proposta Econômica Escrita das Proponentes. Caso as	

		<p>informações prestadas estejam de alguma forma imprecisas ou incorretas, não é razoável que a Concessionária assuma o risco da inexatidão ou erro das informações prestadas, inclusive porque, na maioria dos casos, não há tempo hábil para realização de checagens por parte das Proponentes. Ademais, tais equívocos invariavelmente acarretarão custos adicionais que a Concessionária terá de suportar. Nesse sentido, solicitamos que esta Cláusula seja ajustada de modo a prever que, no caso de inexatidão das informações prestadas pelo Poder Público, a Concessionária fará jus às recomposições necessárias, de modo a não ser prejudicada por eventual inexatidão.</p>	
2.	6.11 e 11.2 II	<p>Sugerimos a supressão das expressões "<i>Eventuais falhas na entrega</i>" constante da Cláusula 6.11", bem como da expressão "<i>complementação de insuficiências no curso do Leilão</i>" da cláusula 11.2, II, porque elas são contrárias à regra legal que distingue, claramente, o saneamento de falhas, da entrega de novos documentos, permitindo o primeiro e proibindo o último.</p>	

		<p>Note-se que não há base legal para o uso do mecanismo do saneamento de falhas em contrato de concessão comum, pois ele não está previsto na Lei 8.987/95 (ele está, contudo, previsto na Lei Geral de Telecomunicações, na legislação sobre o pregão, e na Lei de PPP).</p> <p>Entretanto, em todos os casos em que há a permissão para o saneamento de falhas, o entendimento é que é vedada a inclusão de novos documentos.</p> <p>Por essa razão, cremos ser importante que a ANTT explicita que a possibilidade de saneamento de falhas formais não inclui a faculdade de juntar novos documentos.</p>	
3.	7.5	Favor esclarecer o que são os “critérios e práticas da BM&F BOVESPA” em relação ao tema tratado neste subitem.	
4.	9.3 (iv)	Favor esclarecer se a Proponente deverá considerar também as Receitas Extraordinárias nas premissas da Proposta Econômica Escrita.	
5.	9.4	A exemplo do edital de concessão das BRs 040 e 116 MG, sugerimos que seja exigido o plano de negócios da Proponente, em conjunto com a	

		Proposta Econômica Escrita de maneira a permitir que a ANTT analise a exequibilidade da respectiva Proposta Econômica Escrita, conforme §3º, do art. 15, da Lei 8.987/95.	
6.	15.10	É importante que essa disposição seja coerente com a Cláusula 34 do Contrato, ficando claro que a Concessionária deverá ser indenizada pelos valor eventualmente dispendidos em qualquer caso de anulação que não tenha sido causado pela Concessionária.	

<b>Número da questão formulada</b>	<b>Item do Contrato</b>	<b>Esclarecimento solicitado</b>	<b>Número da questão atribuída pela ANTT e que constará da ata de esclarecimento</b>
1.	Definições (xxiii)	Financiadores: sugerimos inserir na definição também o mercado de capitais. A redação sugerida é "Financiadores: instituições financeiras ou o mercado de capitais responsáveis pelos financiamentos à Concessionária para a realização dos investimentos previstos no PER"	

2. Definições	(xlix)	URT: Sugerimos que a data de referência da URT seja a data de aplicação e não a de recolhimento da multa, uma vez que o valor da Tarifa de Pedágio pode sofrer revisões que não sejam apenas decorrentes de reajustes monetários, e não faria sentido agravar o valor da penalidade em vista de uma recomposição em benefício do privado que seja feita mediante majoração da tarifa.	
3.	3.2	Sugerimos que seja incluída a possibilidade de prorrogação do Contrato também em decorrência de recomposição do equilíbrio econômico financeiro em caso de concretização de riscos que não sejam alocados à Concessionária.	
4.	3.2(ii)	Sugerimos que os termos Força Maior e Caso Fortuito sejam incluídos na lista de termos definidos, e que a definição seja igual à constante do parágrafo único do artigo 393 do Código Civil, para evitar futuras discussões sobre a sua caracterização.	
5.	3.2.2	Sugerimos que seja esclarecido que o disposto nesta subcláusula se aplica apenas para os casos de prorrogação decorrente da	

		concretização de riscos não alocados à Concessionária ou no caso do interesse público mencionado na subcláusula (i) não requisitar novos investimentos.	
6.	4.2.2	Sugerimos que sejam explicitadas as condições da transferência dos Bens da Concessão à Concessionária, a fim de evitar futuras discussões. Nesse sentido, sugerimos incluir que os Bens da Concessão serão transferidos livres de quaisquer ônus, dívidas ou gravames.	
7.	6	A cláusula 6 usa de forma intercambiável as expressões "anteprojeto" e "projeto". Em decorrência da distinção técnica dos dois termos, sugerimos que a redação seja adequada para refletir a necessidade de pré-aprovação pela ANTT tão somente do anteprojeto. Além disso, sugerimos que seja explicitada a possibilidade de se apresentar o anteprojeto em partes, de modo a otimizar a dinâmica de elaboração, apresentação, aprovação e realização de obras. Dessa forma, não seria necessário apresentar a totalidade do anteprojeto para que	

		se inicie o prazo de aprovação pela ANTT.	
8.	6.3	Sugerimos que seja explicitado que o projeto executivo deve ser apresentado <i>posteriormente</i> .	
9.	6.6	Favor esclarecer que eventual desacordo do anteprojeto com a regulamentação vigente ou com o PER será formalmente apontado pela ANTT dentro do prazo previsto na subcláusula 6.4.	
10.	6.11	Sugerimos esclarecer que na hipótese prevista nesta subcláusula, a ANTT poderá dispensar também a apresentação do anteprojeto.	
11.	6.12	É importante esclarecer nesta subcláusula que, caso as modificações solicitadas pela ANTT constituam novos investimentos ou modificações decorrentes do interesse público, o Contrato será objeto de reequilíbrio econômico financeiro, o que poderá acarretar eventual alteração da alocação de riscos do Contrato, nos termos do aditivo a ser firmado, se for o caso.	
12.	8.1	É importante que a redação desta subcláusula esclareça que o acesso irrestrito deve ser sempre previamente coordenado com a Concessionária, tendo em vista as	

		questões de segurança a ele relacionadas.	
13.	8.3	Entendemos que o disposto nesta subcláusula não encontra amparo legal, uma vez que a EPL não possui autorização legal para explorar cabos de fibra ótica, considerando o disposto na Lei 12.404/11 e no seu Estatuto Social. Diante disso, favor esclarecer o fundamento jurídico que permite à EPL explorar em caráter exclusivo cabos de fibra ótica.	
14.	8.3	Entendemos que a exploração de cabos de fibra ótica pela EPL descumpra o princípio da modicidade tarifária previsto no parágrafo 1º do artigo 6º da Lei 8.987/95, uma vez que além de aumentar os custos da Concessionária, a receita comercial auferida com a exploração desses cabos serão revertidos à EPL, o que não será revertido ao usuário. Nesse sentido, favor esclarecer qual o racional e o interesse público subjacente que justifique a exploração comercial dessa infraestrutura pela EPL.	
15.	10.1.3	A Concessionária não pode se obrigar com a qualidade dos	

		serviços prestados para <i>sempre</i> e que suas obrigações limitam-se ao prazo de vigência do Contrato. Nesse sentido, solicitamos que a expressão " <i>sempre</i> " seja substituída por " <i>durante o período da Concessão</i> ".	
16.	10.4.4	Entendemos que a aplicação do Desconto de Reequilíbrio não deveria ser automática, uma vez que a Concessionária pode não ser responsável por eventual descumprimento. Nesse sentido, sugerimos que a aplicação do Desconto de Reequilíbrio seja condicionada à existência de culpa da Concessionária pelo descumprimento.	
17.	12.4.1	Entendemos que a submissão prévia à ANTT deveria limitar-se aos casos de modificações relevantes no conteúdo da carta de fiança ou no seguro-garantia, a fim de evitar procedimentos desnecessários. Além disso, é importante que a subcláusula 12.4.1 consigne um prazo para manifestação da ANTT, sob pena de anuência tácita.	
18.	12.5	Favor esclarecer qual a regulamentação a que a subcláusula se refere.	

19.	12.5.3	Entendemos que a ANTT não poderá formular outras exigências além daquelas estabelecidas no Contrato e no PER, sob pena de ser considerado um evento que altera o escopo do Contrato. Nesse sentido, sugerimos que seja excluída a passagem <i>“demais exigências estabelecidas pela ANTT”</i> .	
20.	12.6	Sugerimos a inclusão de um prazo de cura mínimo de 30 dias para que a Concessionária possa sanar eventual descumprimento antes da execução da Garantia de Execução do Contrato. Além disso, propomos que fique claro na redação da subcláusula que serão observados os procedimentos administrativos pertinentes na hipótese de execução da Garantia de Execução do Contrato. Para contemplar esses pontos, sugerimos que seja incluída uma subcláusula 12.8 com a seguinte redação: <i>“Em qualquer caso, antes da execução da <b>Garantia de Execução do Contrato</b>, a ANTT deverá (i) notificar a Concessionária estabelecendo prazo razoável e compatível com a natureza do inadimplemento, que não poderá ser</i>	

		<p><i>menor que 30 (trinta) dias, para que a Concessionária possa sanar o referido inadimplemento. A pedido da Concessionária, a ANTT poderá aumentar o prazo estabelecido para remediar o inadimplemento em vista das especificidades e complexidades do evento conforme indicados de forma detalhada pela Concessionária em sua solicitação e desde que a Concessionária demonstre que está, desde o recebimento da notificação da ANTT, atuando diligentemente para sanar o inadimplemento, mas o prazo indicado pela ANTT não será suficiente para que ela possa saná-lo integralmente; e (ii) permitir a ampla defesa e contraditório por parte da Concessionária."</i></p>	
21.	14.1.4	<p>Entendemos que a exigência de publicação no DOU deveria limitar-se às demonstrações financeiras anuais completas, conforme praxe de mercado. Solicitamos que a subcláusula seja alterada para refletir essa sistemática, sem prejuízo da regular apresentação das demonstrações financeiras trimestrais à ANTT e dispensada, nesse caso, a publicação no DOU.</p>	

22.	15.2	Sugerimos a inclusão de um prazo mínimo de 2 dias de antecedência para comunicação à Concessionária sobre a realização da fiscalização.	
23.	15.3	Favor esclarecer a natureza e abrangência das determinações indicadas nesta subcláusula, explicitando que, caso tais determinações impactem o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, este será objeto de recomposição. Além disso, a depender da determinação emanada, é necessário que seja concedido prazo para adequação e cumprimento pela Concessionária, de modo que sugerimos alterar a expressão “ imediatamente” por “no menor prazo possível” .	
24.	15.4.3	Entendemos que essa subcláusula compreende uma hipótese de intervenção na Concessão e, portanto, a sua observância deve se submeter às disposições da cláusula 28 do Contrato.	
25.	18.1	Favor esclarecer se a Concessionária poderá iniciar a cobrança apenas em determinadas praças, se, por qualquer motivo, não for viável o início da cobrança em todas as praças concomitantemente.	

26.	18.1.3	Favor esclarecer que na hipótese prevista nesta subcláusula será concedido prazo suficiente para que a Concessionária cumpra com as exigências formuladas.	
27.	18.1.5	"Receitas Tarifárias" não é um termo definido. Favor esclarecer.	
28.	18.4.2(i)	É importante que a subcláusula esclareça que caso as revisões do Fator Q resultem em necessidade de aumento de custos para o cumprimento dos novos parâmetros mais exigentes que os atuais pela Concessionária, o Contrato será objeto de recomposição do equilíbrio econômico financeiro. É importante ressaltar que o dimensionamento dos investimentos pelos proponente e conseqüentemente a sua tarifa na proposta comercial, considera os padrões e parâmetros existentes previstos sobre o Fator Q, sendo portanto, natural o direito ao reequilíbrio caso haja alteração do Fator Q pela ANTT.	
29.	19.1	Favor esclarecer a razão pela qual a exploração das Receitas Extraordinárias precisa ser previamente submetida à ANTT. Sugerimos que as Receitas Extraordinárias já previstas nas	

		<p>propostas das licitantes sejam liberadas da necessidade de prévia autorização da ANTT.</p> <p>Além disso, sugerimos que seja autorizada a exploração de Receitas Extraordinárias por meio de subsidiárias integrais da Concessionária.</p>	
30.	20.2 (tabela ampliação de capacidade e melhorias)	Substituir " <i>projeto conceitual</i> " por " <i>anteprojeto</i> ".	
31.	20.13.2(ii i)	Há uma incongruência entre o algarismo (3) e o número indicado por extenso (2). Solicitamos que seja esclarecido que o inciso se refere à aplicação de mais de 3 (três) multas.	
32.	21.1.15	Sugerimos que a palavra " <i>ocorrência</i> " seja trocada por " <i>contratação</i> ", isso porque a contratação de seguros é anual e não faz sentido que a Concessionária seja penalizada porque foi disponibilizada cobertura securitária no mercado brasileiro posteriormente ao momento em que	

		ele realizou a contratação dos seguros.	
33.	22.7.1. (ii)	Favor confirmar se o entendimento a seguir do item 22.7.1, (ii) está correto: a ANTT estabelecerá o valor limite para a realização do Projeto Básico no ato da solicitação à Concessionária da sua realização; e a Concessionária terá direito ao reembolso do valor estabelecido mesmo que a ANTT decida não utilizar o referido Projeto Básico.	
34.	23.6	Sugerimos que essa regra seja aplicável apenas aos contratos que sejam essenciais à continuidade da prestação dos serviços concedidos, já que são esses os instrumentos que interessam à União subrogar-se.	
35.	23.7	Favor esclarecer que essa obrigação refere-se especificamente à contratação de terceiros.	
36.	25.3	Favor esclarecer a razão pela qual a Concessionária deverá tornar-se uma companhia de capital aberto, em especial diante das demais obrigações previstas no Contrato em relação à apresentação e publicação de demonstrações financeiras trimestrais e anuais. Entendemos que essa obrigação implica em	

		<p>oneração da Concessionária para cumprimento de exigências regulamentares que não se justificam no contexto da Concessão. Nesse sentido, sugerimos a exclusão dessa subcláusula ou, alternativamente, o esclarecimento de que a Concessionária poderá registrar-se como companhia aberta categoria B, nos termos da instrução 480 da CVM.</p> <p>Favor esclarecer se os estudos de viabilidade base consideraram o custo adicional da SPE ser uma companhia aberta.</p>	
37.	26.4	<p>Considerando (a) o disposto no artigo 28 da Lei nº 8.987/95, (b) que o Contrato aloca o risco do financiamento à Concessionária, (c) que a garantia dos financiadores em projetos de concessão é a receita gerada pela própria operação da concessão, não faz sentido a ANTT realizar aprovação do financiamento, pois não há nesse caso qualquer interesse, nem da Concessionária, nem do seu financiador de comprometer a operacionalização de serviços, exatamente porque se eles comprometessem a</p>	

		operacionalização dos serviços, isso penalizaria tanto a garantia do financiamento, quanto o retorno do investidor. Nesse contexto, sugerimos a exclusão da necessidade de autorização da ANTT.	
38.	26.4.1	Sugerimos incluir no rol de direitos que podem ser empenhados aos Financiadores também as receitas decorrentes da exploração das Receitas Extraordinárias e sobre as ações da Concessionária.	
39.	28.1	Favor esclarecer que a intervenção é uma hipótese que apenas se verifica em casos graves, após reiterados inadimplementos não sanados pela Concessionária, nos quais estejam presentes riscos aos usuários ou à prestação dos serviços concedidos.	
40.	28.6	Favor esclarecer que na hipótese desta subcláusula deverão também ser cumpridos os contratos celebrados com Financiadores e demais fornecedores prestadores de serviços da Concessionária.	
41.	28.7	Favor esclarecer em que consiste a remuneração futura prevista nesta subcláusula.	
42.	29.2	Favor excepcionar desta	

		subcláusula eventuais direitos relativos às indenizações.	
43.	29.2.1	Favor esclarecer que a Concessionária deverá ser notificada com antecedência mínima de 90 dias antes da extinção do Contrato, no caso de exercício da prerrogativa prevista nesta subcláusula, de forma a viabilizar a sua operacionalização.	
44.	31.2.1	Favor esclarecer em que consiste os “ônus financeiros remanescente” mencionados nesta subcláusula.	
45.	31.2.2(ii)	Favor esclarecer que a prévia indenização neste caso compreende tanto o principal quanto o acessório.	
46.	31.4	Sugerimos acrescentar a seguinte redação ao final da subcláusula: “ <i>de forma a preservar a integralidade do saldo para fins de quitação dos financiamentos</i> ”	
47.	32.4	Favor esclarecer que o prazo concedido na hipótese desta subcláusula será compatível com o evento e nunca inferior a 30 dias.	
48.	32.7.1	Favor esclarecer em que prazo será paga a indenização prevista nessa subcláusula. Sugerimos que seja 60 dias contados da declaração de caducidade.	
49.	32.7.4	Favor esclarecer que a declaração	

		de caducidade poderá acarretar, mas não necessariamente acarretará nas consequências previstas nesta subcláusula.	
50.	32.7.4(i)	Favor esclarecer que a execução da Garantia de Execução do Contrato, na hipótese desta subcláusula, será limitada ao montante necessário para ressarcimento.	
51.	33.2	Solicitamos que a redação dessa subcláusula seja revista para se compatibilizar com o disposto na cláusula 37. Adicionalmente, sugerimos que seja esclarecida a possibilidade de rescisão do Contrato em caráter liminar pelo tribunal arbitral, hipótese em que a Concessionária poderá interromper o fornecimentos dos serviços. Alternativamente, sugerimos que o tribunal arbitral possa, em caráter liminar, estabelecer novos Parâmetros de Desempenho dos Serviços em caso de pleito de rescisão, até que a decisão definitiva seja proferida. Por fim, sugerimos que esteja explícito na redação da subcláusula que a Concessionária não poderá ser obrigada a realizar novos investimentos a partir do pedido de rescisão do Contrato.	

52.	36.3.1	Favor substituir a expressão " <i>instituição financeira credora</i> " por " <i>Financiadores</i> ".	
-----	--------	--	--

**Resposta da área técnica:**

Contribuição já respondida no protocolo 50500.007714/2013-17

### 37. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1303616

#### Contribuição:

No item 24.2.2, que trata da integralização de capital, seria válida a indicação expressa da necessidade de integralização em moeda corrente nacional, assim como é dado no edital, item 15.3 (iii).

#### Resposta da área técnica:

A previsão já consta no item 15.3, (iii) do Edital e consiste em obrigação prévia à assinatura do Contrato de Concessão, razão pela qual a repetição não se faz necessária.

### 38. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1303628

#### Contribuição:

<b>Número da questão formulada</b>	<b>Item do Edital</b>	<b>Esclarecimento solicitado</b>	<b>Número da questão atribuída pela ANTT e que constará da ata de esclarecimento</b>
1.	2.4.1	Nos termos da própria subcláusula, as informações fornecidas pela ANTT e pelo Poder Concedente servirão de base para precificação e elaboração da Proposta Econômica Escrita das Proponentes. Caso as	

		<p>informações prestadas estejam de alguma forma imprecisas ou incorretas, não é razoável que a Concessionária assuma o risco da inexatidão ou erro das informações prestadas, inclusive porque, na maioria dos casos, não há tempo hábil para realização de checagens por parte das Proponentes. Ademais, tais equívocos invariavelmente acarretarão custos adicionais que a Concessionária terá de suportar. Nesse sentido, solicitamos que esta Cláusula seja ajustada de modo a prever que, no caso de inexatidão das informações prestadas pelo Poder Público, a Concessionária fará jus às recomposições necessárias, de modo a não ser prejudicada por eventual inexatidão.</p>	
2.	6.11 e 11.2 II	<p>Sugerimos a supressão das expressões "<i>Eventuais falhas na entrega</i>" constante da Cláusula 6.11", bem como da expressão "<i>complementação de insuficiências no curso do Leilão</i>" da cláusula 11.2, II, porque elas são contrárias à regra legal que distingue, claramente, o saneamento de falhas, da entrega de novos documentos, permitindo o primeiro e proibindo o último.</p>	

		<p>Note-se que não há base legal para o uso do mecanismo do saneamento de falhas em contrato de concessão comum, pois ele não está previsto na Lei 8.987/95 (ele está, contudo, previsto na Lei Geral de Telecomunicações, na legislação sobre o pregão, e na Lei de PPP).</p> <p>Entretanto, em todos os casos em que há a permissão para o saneamento de falhas, o entendimento é que é vedada a inclusão de novos documentos.</p> <p>Por essa razão, cremos ser importante que a ANTT explicita que a possibilidade de saneamento de falhas formais não inclui a faculdade de juntar novos documentos.</p>	
3.	7.5	Favor esclarecer o que são os “critérios e práticas da BM&F BOVESPA” em relação ao tema tratado neste subitem.	
4.	9.3 (iv)	Favor esclarecer se a Proponente deverá considerar também as Receitas Extraordinárias nas premissas da Proposta Econômica Escrita.	
5.	9.4	A exemplo do edital de concessão das BRs 040 e 116 MG, sugerimos que seja exigido o plano de negócios da Proponente, em conjunto com a	

		Proposta Econômica Escrita de maneira a permitir que a ANTT analise a exequibilidade da respectiva Proposta Econômica Escrita, conforme §3º, do art. 15, da Lei 8.987/95.	
6.	15.10	É importante que essa disposição seja coerente com a Cláusula 34 do Contrato, ficando claro que a Concessionária deverá ser indenizada pelos valor eventualmente dispendidos em qualquer caso de anulação que não tenha sido causado pela Concessionária.	

<b>Número da questão formulada</b>	<b>Item do Contrato</b>	<b>Esclarecimento solicitado</b>	<b>Número da questão atribuída pela ANTT e que constará da ata de esclarecimento</b>
1.	Definições (xxiii)	Financiadores: sugerimos inserir na definição também o mercado de capitais. A redação sugerida é "Financiadores: instituições financeiras ou o mercado de capitais responsáveis pelos financiamentos à Concessionária para a realização dos investimentos previstos no PER"	

2. Definições	(xlix)	URT: Sugerimos que a data de referência da URT seja a data de aplicação e não a de recolhimento da multa, uma vez que o valor da Tarifa de Pedágio pode sofrer revisões que não sejam apenas decorrentes de reajustes monetários, e não faria sentido agravar o valor da penalidade em vista de uma recomposição em benefício do privado que seja feita mediante majoração da tarifa.	
3.	3.2	Sugerimos que seja incluída a possibilidade de prorrogação do Contrato também em decorrência de recomposição do equilíbrio econômico financeiro em caso de concretização de riscos que não sejam alocados à Concessionária.	
4.	3.2(ii)	Sugerimos que os termos Força Maior e Caso Fortuito sejam incluídos na lista de termos definidos, e que a definição seja igual à constante do parágrafo único do artigo 393 do Código Civil, para evitar futuras discussões sobre a sua caracterização.	
5.	3.2.2	Sugerimos que seja esclarecido que o disposto nesta subcláusula se aplica apenas para os casos de prorrogação decorrente da	

		concretização de riscos não alocados à Concessionária ou no caso do interesse público mencionado na subcláusula (i) não requisitar novos investimentos.	
6.	4.2.2	Sugerimos que sejam explicitadas as condições da transferência dos Bens da Concessão à Concessionária, a fim de evitar futuras discussões. Nesse sentido, sugerimos incluir que os Bens da Concessão serão transferidos livres de quaisquer ônus, dívidas ou gravames.	
7.	6	A cláusula 6 usa de forma intercambiável as expressões “anteprojeto” e “projeto”. Em decorrência da distinção técnica dos dois termos, sugerimos que a redação seja adequada para refletir a necessidade de pré-aprovação pela ANTT tão somente do anteprojeto. Além disso, sugerimos que seja explicitada a possibilidade de se apresentar o anteprojeto em partes, de modo a otimizar a dinâmica de elaboração, apresentação, aprovação e realização de obras. Dessa forma, não seria necessário apresentar a totalidade do anteprojeto para que	

		se inicie o prazo de aprovação pela ANTT.	
8.	6.3	Sugerimos que seja explicitado que o projeto executivo deve ser apresentado <i>posteriormente</i> .	
9.	6.6	Favor esclarecer que eventual desacordo do anteprojeto com a regulamentação vigente ou com o PER será formalmente apontado pela ANTT dentro do prazo previsto na subcláusula 6.4.	
10.	6.11	Sugerimos esclarecer que na hipótese prevista nesta subcláusula, a ANTT poderá dispensar também a apresentação do anteprojeto.	
11.	6.12	É importante esclarecer nesta subcláusula que, caso as modificações solicitadas pela ANTT constituam novos investimentos ou modificações decorrentes do interesse público, o Contrato será objeto de reequilíbrio econômico financeiro, o que poderá acarretar eventual alteração da alocação de riscos do Contrato, nos termos do aditivo a ser firmado, se for o caso.	
12.	8.1	É importante que a redação desta subcláusula esclareça que o acesso irrestrito deve ser sempre previamente coordenado com a Concessionária, tendo em vista as	

		questões de segurança a ele relacionadas.	
13.	8.3	Entendemos que o disposto nesta subcláusula não encontra amparo legal, uma vez que a EPL não possui autorização legal para explorar cabos de fibra ótica, considerando o disposto na Lei 12.404/11 e no seu Estatuto Social. Diante disso, favor esclarecer o fundamento jurídico que permite à EPL explorar em caráter exclusivo cabos de fibra ótica.	
14.	8.3	Entendemos que a exploração de cabos de fibra ótica pela EPL descumpra o princípio da modicidade tarifária previsto no parágrafo 1º do artigo 6º da Lei 8.987/95, uma vez que além de aumentar os custos da Concessionária, a receita comercial auferida com a exploração desses cabos serão revertidos à EPL, o que não será revertido ao usuário. Nesse sentido, favor esclarecer qual o racional e o interesse público subjacente que justifique a exploração comercial dessa infraestrutura pela EPL.	
15.	10.1.3	A Concessionária não pode se obrigar com a qualidade dos	

		serviços prestados para <i>sempre</i> e que suas obrigações limitam-se ao prazo de vigência do Contrato. Nesse sentido, solicitamos que a expressão " <i>sempre</i> " seja substituída por " <i>durante o período da Concessão</i> ".	
16.	10.4.4	Entendemos que a aplicação do Desconto de Reequilíbrio não deveria ser automática, uma vez que a Concessionária pode não ser responsável por eventual descumprimento. Nesse sentido, sugerimos que a aplicação do Desconto de Reequilíbrio seja condicionada à existência de culpa da Concessionária pelo descumprimento.	
17.	12.4.1	Entendemos que a submissão prévia à ANTT deveria limitar-se aos casos de modificações relevantes no conteúdo da carta de fiança ou no seguro-garantia, a fim de evitar procedimentos desnecessários. Além disso, é importante que a subcláusula 12.4.1 consigne um prazo para manifestação da ANTT, sob pena de anuência tácita.	
18.	12.5	Favor esclarecer qual a regulamentação a que a subcláusula se refere.	

19.	12.5.3	Entendemos que a ANTT não poderá formular outras exigências além daquelas estabelecidas no Contrato e no PER, sob pena de ser considerado um evento que altera o escopo do Contrato. Nesse sentido, sugerimos que seja excluída a passagem <i>“demais exigências estabelecidas pela ANTT”</i> .	
20.	12.6	Sugerimos a inclusão de um prazo de cura mínimo de 30 dias para que a Concessionária possa sanar eventual descumprimento antes da execução da Garantia de Execução do Contrato. Além disso, propomos que fique claro na redação da subcláusula que serão observados os procedimentos administrativos pertinentes na hipótese de execução da Garantia de Execução do Contrato. Para contemplar esses pontos, sugerimos que seja incluída uma subcláusula 12.8 com a seguinte redação: <i>“Em qualquer caso, antes da execução da <b>Garantia de Execução do Contrato</b>, a ANTT deverá (i) notificar a Concessionária estabelecendo prazo razoável e compatível com a natureza do inadimplemento, que não poderá ser</i>	

		<p><i>menor que 30 (trinta) dias, para que a Concessionária possa sanar o referido inadimplemento. A pedido da Concessionária, a ANTT poderá aumentar o prazo estabelecido para remediar o inadimplemento em vista das especificidades e complexidades do evento conforme indicados de forma detalhada pela Concessionária em sua solicitação e desde que a Concessionária demonstre que está, desde o recebimento da notificação da ANTT, atuando diligentemente para sanar o inadimplemento, mas o prazo indicado pela ANTT não será suficiente para que ela possa saná-lo integralmente; e (ii) permitir a ampla defesa e contraditório por parte da Concessionária."</i></p>	
21.	14.1.4	<p>Entendemos que a exigência de publicação no DOU deveria limitar-se às demonstrações financeiras anuais completas, conforme praxe de mercado. Solicitamos que a subcláusula seja alterada para refletir essa sistemática, sem prejuízo da regular apresentação das demonstrações financeiras trimestrais à ANTT e dispensada, nesse caso, a publicação no DOU.</p>	

22.	15.2	Sugerimos a inclusão de um prazo mínimo de 2 dias de antecedência para comunicação à Concessionária sobre a realização da fiscalização.	
23.	15.3	Favor esclarecer a natureza e abrangência das determinações indicadas nesta subcláusula, explicitando que, caso tais determinações impactem o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, este será objeto de recomposição. Além disso, a depender da determinação emanada, é necessário que seja concedido prazo para adequação e cumprimento pela Concessionária, de modo que sugerimos alterar a expressão “ imediatamente” por “no menor prazo possível” .	
24.	15.4.3	Entendemos que essa subcláusula compreende uma hipótese de intervenção na Concessão e, portanto, a sua observância deve se submeter às disposições da cláusula 28 do Contrato.	
25.	18.1	Favor esclarecer se a Concessionária poderá iniciar a cobrança apenas em determinadas praças, se, por qualquer motivo, não for viável o início da cobrança em todas as praças concomitantemente.	

26.	18.1.3	Favor esclarecer que na hipótese prevista nesta subcláusula será concedido prazo suficiente para que a Concessionária cumpra com as exigências formuladas.	
27.	18.1.5	"Receitas Tarifárias" não é um termo definido. Favor esclarecer.	
28.	18.4.2(i)	É importante que a subcláusula esclareça que caso as revisões do Fator Q resultem em necessidade de aumento de custos para o cumprimento dos novos parâmetros mais exigentes que os atuais pela Concessionária, o Contrato será objeto de recomposição do equilíbrio econômico financeiro. É importante ressaltar que o dimensionamento dos investimentos pelos proponente e conseqüentemente a sua tarifa na proposta comercial, considera os padrões e parâmetros existentes previstos sobre o Fator Q, sendo portanto, natural o direito ao reequilíbrio caso haja alteração do Fator Q pela ANTT.	
29.	19.1	Favor esclarecer a razão pela qual a exploração das Receitas Extraordinárias precisa ser previamente submetida à ANTT. Sugerimos que as Receitas Extraordinárias já previstas nas	

		<p>propostas das licitantes sejam liberadas da necessidade de prévia autorização da ANTT.</p> <p>Além disso, sugerimos que seja autorizada a exploração de Receitas Extraordinárias por meio de subsidiárias integrais da Concessionária.</p>	
30.	20.2 (tabela ampliação de capacidade e melhorias)	Substituir " <i>projeto conceitual</i> " por " <i>anteprojeto</i> ".	
31.	20.13.2(ii) i)	Há uma incongruência entre o algarismo (3) e o número indicado por extenso (2). Solicitamos que seja esclarecido que o inciso se refere à aplicação de mais de 3 (três) multas.	
32.	21.1.15	Sugerimos que a palavra " <i>ocorrência</i> " seja trocada por " <i>contratação</i> ", isso porque a contratação de seguros é anual e não faz sentido que a Concessionária seja penalizada porque foi disponibilizada cobertura securitária no mercado brasileiro posteriormente ao momento em que	

		ele realizou a contratação dos seguros.	
33.	22.7.1. (ii)	Favor confirmar se o entendimento a seguir do item 22.7.1, (ii) está correto: a ANTT estabelecerá o valor limite para a realização do Projeto Básico no ato da solicitação à Concessionária da sua realização; e a Concessionária terá direito ao reembolso do valor estabelecido mesmo que a ANTT decida não utilizar o referido Projeto Básico.	
34.	23.6	Sugerimos que essa regra seja aplicável apenas aos contratos que sejam essenciais à continuidade da prestação dos serviços concedidos, já que são esses os instrumentos que interessam à União subrogar-se.	
35.	23.7	Favor esclarecer que essa obrigação refere-se especificamente à contratação de terceiros.	
36.	25.3	Favor esclarecer a razão pela qual a Concessionária deverá tornar-se uma companhia de capital aberto, em especial diante das demais obrigações previstas no Contrato em relação à apresentação e publicação de demonstrações financeiras trimestrais e anuais. Entendemos que essa obrigação implica em	

		<p>oneração da Concessionária para cumprimento de exigências regulamentares que não se justificam no contexto da Concessão. Nesse sentido, sugerimos a exclusão dessa subcláusula ou, alternativamente, o esclarecimento de que a Concessionária poderá registrar-se como companhia aberta categoria B, nos termos da instrução 480 da CVM.</p> <p>Favor esclarecer se os estudos de viabilidade base consideraram o custo adicional da SPE ser uma companhia aberta.</p>	
37.	26.4	<p>Considerando (a) o disposto no artigo 28 da Lei nº 8.987/95, (b) que o Contrato aloca o risco do financiamento à Concessionária, (c) que a garantia dos financiadores em projetos de concessão é a receita gerada pela própria operação da concessão, não faz sentido a ANTT realizar aprovação do financiamento, pois não há nesse caso qualquer interesse, nem da Concessionária, nem do seu financiador de comprometer a operacionalização de serviços, exatamente porque se eles comprometessem a</p>	

		operacionalização dos serviços, isso penalizaria tanto a garantia do financiamento, quanto o retorno do investidor. Nesse contexto, sugerimos a exclusão da necessidade de autorização da ANTT.	
38.	26.4.1	Sugerimos incluir no rol de direitos que podem ser empenhados aos Financiadores também as receitas decorrentes da exploração das Receitas Extraordinárias e sobre as ações da Concessionária.	
39.	28.1	Favor esclarecer que a intervenção é uma hipótese que apenas se verifica em casos graves, após reiterados inadimplementos não sanados pela Concessionária, nos quais estejam presentes riscos aos usuários ou à prestação dos serviços concedidos.	
40.	28.6	Favor esclarecer que na hipótese desta subcláusula deverão também ser cumpridos os contratos celebrados com Financiadores e demais fornecedores prestadores de serviços da Concessionária.	
41.	28.7	Favor esclarecer em que consiste a remuneração futura prevista nesta subcláusula.	
42.	29.2	Favor excepcionar desta	

		subcláusula eventuais direitos relativos às indenizações.	
43.	29.2.1	Favor esclarecer que a Concessionária deverá ser notificada com antecedência mínima de 90 dias antes da extinção do Contrato, no caso de exercício da prerrogativa prevista nesta subcláusula, de forma a viabilizar a sua operacionalização.	
44.	31.2.1	Favor esclarecer em que consiste os "ônus financeiros remanescente" mencionados nesta subcláusula.	
45.	31.2.2(ii)	Favor esclarecer que a prévia indenização neste caso compreende tanto o principal quanto o acessório.	
46.	31.4	Sugerimos acrescentar a seguinte redação ao final da subcláusula: <i>"de forma a preservar a integralidade do saldo para fins de quitação dos financiamentos"</i>	
47.	32.4	Favor esclarecer que o prazo concedido na hipótese desta subcláusula será compatível com o evento e nunca inferior a 30 dias.	
48.	32.7.1	Favor esclarecer em que prazo será paga a indenização prevista nessa subcláusula. Sugerimos que seja 60 dias contados da declaração de caducidade.	
49.	32.7.4	Favor esclarecer que a declaração	

		de caducidade poderá acarretar, mas não necessariamente acarretará nas consequências previstas nesta subcláusula.	
50.	32.7.4(i)	Favor esclarecer que a execução da Garantia de Execução do Contrato, na hipótese desta subcláusula, será limitada ao montante necessário para ressarcimento.	
51.	33.2	Solicitamos que a redação dessa subcláusula seja revista para se compatibilizar com o disposto na cláusula 37. Adicionalmente, sugerimos que seja esclarecida a possibilidade de rescisão do Contrato em caráter liminar pelo tribunal arbitral, hipótese em que a Concessionária poderá interromper o fornecimentos dos serviços. Alternativamente, sugerimos que o tribunal arbitral possa, em caráter liminar, estabelecer novos Parâmetros de Desempenho dos Serviços em caso de pleito de rescisão, até que a decisão definitiva seja proferida. Por fim, sugerimos que esteja explícito na redação da subcláusula que a Concessionária não poderá ser obrigada a realizar novos investimentos a partir do pedido de rescisão do Contrato.	
52.	36.3.1	Favor substituir a expressão " <i>instituição financeira credora</i> " por " <i>Financiadores</i> ".	

**Resposta da área técnica:**

Contribuição já respondida no protocolo 50500.007714/2013-17



### **39. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1303631**

#### **Contribuição:**

A praça de pedágio devia ser localizada em Gurupi, não em Dueré.

#### **Resposta da área técnica:**

Cabe esclarecer que a questão se relaciona aos estudos de viabilidade, e, portanto, referem-se à Audiência Pública nº 132/2013. O modelo de pedagiamento de um sistema rodoviário concedido implica na implantação de vários locais de cobrança ao longo do trecho, cuja escolha fica condicionada a várias premissas, considerando os seguintes aspectos, conforme recomendações do DNIT:

- evitar os trechos urbanos, não apenas para minimizar problemas com as comunidades locais, mas também para reduzir os custos com desapropriação;
- observar as condições topográficas e geotécnicas às margens da rodovia, reduzindo os custos do alargamento da via e dando preferência aos trechos de aterro por facilidades construtivas;
- evitar localização em trechos de rodovia que coincidam com vias alternativas e a fuga do pedágio pela passagem auxiliar da praça de arrecadação;
- procurar trechos com *greide* em torno de 1 %, preferencialmente com fluxos chegando na praça em rampa ascendente, facilitando a manobra de desaceleração;
- trechos com tangente mínima em torno de 800 metros;
- trechos que não apresentem obras-de-arte, de modo a minimizar os custos para o alargamento da pista;
- observar a localização das praças de pedágio previstas ou em operação nos segmentos adjacentes ou em rodovias transversais.

### **40. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1307155**

#### **Contribuição:**

Detalhes da privatização.

#### **Resposta da área técnica:**

Não há contribuição formulada.

#### **41. Protocolo ANTT - 50500.007714/2013-17**

##### **Contribuição:**

Item 2.4.1. Nos termos da própria subcláusula, as informações fornecidas pela ANTT e pelo poder concedente servirão de base para preficação e elaboração da Proposta Econômica Escrita das Proponentes. Caso as informações prestadas estejam de alguma forma imprecisas ou incorretas, não é razoável que a Concessionária assuma o risco da inexatidão ou erro das informações prestadas, inclusive porque, na maioria dos casos, não há tempo hábil para realização de checagens por parte das Proponentes. Ademais, tais equívocos invariavelmente acarretarão custos adicionais que a Concessionária terá de suportar. Nesse sentido, solicitamos que esta Cláusula seja ajustada de modo a prever que, no caso de inexatidão das informações prestadas pelo Poder Público, a Concessionária fará jus às recomposições necessárias, de modo a não ser prejudicada por eventual inexatidão.

##### **Resposta da área técnica:**

A disposição será mantida. De acordo com a cláusula 11.2 do Contrato de Concessão, a Concessionária não será de qualquer maneira liberada de suas obrigações contratuais, tampouco terá direito a ser indenizada pelo Poder Concedente, em razão de qualquer informação incorreta ou insuficiente, seja obtida por meio da ANTT, da União ou qualquer outra fonte, reconhecendo que era sua a incumbência de fazer seus próprios levantamentos para verificar a adequação e a precisão de qualquer informação que lhe foi fornecida.

Item 6.11 e 11.2 II. Sugerimos a supressão das expressões "Eventuais falhas na entrega" constante da Cláusula 6.11, bem como da expressão "complementação de insuficiências no curso do Leilão" da cláusula 11.2, ii, porque elas são contrárias à regra legal que distingue, claramente, o saneamento de falhas, da entrega de novos documentos, permitindo o primeiro e proibindo o último. Note-se que não há base

legal para o uso do mecanismo do saneamento de falhas em contrato de concessão comum, pois ele não está previsto na Lei 8.987/95 (ele está, contudo, previsto na Lei Geral de Telecomunicações, na Legislação sobre o pregão, e na Lei de PPP). Entretanto, em todos os casos em que há a permissão para o saneamento de falhas, o entendimento é que é vedada a inclusão de novos documentos. Por essa razão, cremos ser importante que a ANTT explicita que a possibilidade de saneamento de falhas formais não inclui a faculdade de juntar novos documentos.

**Resposta da área técnica:**

A previsão está detalhada no item 6.11 que possui a seguinte redação "6.11 Eventuais falhas na entrega ou defeitos formais nos documentos que façam parte da Garantia da Proposta, da Proposta Econômica Escrita e dos Documentos de Qualificação poderão ser sanados de acordo com os termos do inciso II do subitem 11.2 abaixo, em prazo estabelecido pela Comissão de Outorga."

Item 7.5. Favor esclarecer o que são os "critérios e práticas da BM&F BOVESPA" em relação ao tema tratado neste subitem.

**Resposta da área técnica:**

Além do previsto no Edital, o Manual de Procedimentos da BMF&BOVESPA complementar as condições da garantia de proposta a ser apresentada pelas licitantes.

Item 9.3 (iv). Favor esclarecer se a Proponente deverá considerar também as Receitas Extraordinárias nas premissas da Proposta Econômica Escrita

**Resposta da área técnica:**

As receitas Extraordinárias não devem ser consideradas para fins de elaboração da Proposta Econômica.

Item 9.4. A exemplo do edital de concessão das BRs 040 e 116 MG, sugerimos que

seja exigido o plano de negócios da Proponente, em conjunto com a Proposta Econômica escrita de maneira que a ANTT analise a exequibilidade da respectiva Proposta Econômica Escrita, conforme parágrafo 3º, do art 15, da Lei 8.987/95.

**Resposta da área técnica:**

O §3º, do art. 15, da Lei nº 8.987/95 determina que o Poder Concedente recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com o objetivo da licitação. Cabe ao Poder Concedente definir os critérios pelos quais realizará a avaliação da inexequibilidade ou incompatibilidade financeira da proposta. No presente certame a ANTT optou por não exigir plano de negócio das Proponentes, por entender que cabe a cada Proponente desenvolver o seu plano e suas projeções, com os respectivos custos e investimentos necessários ao pleno atendimento das obrigações relacionadas a Concessão, não cabendo à agência interferir nas premissas que levaram à Proponente a concluir pela viabilidade de sua proposta. Mesmo diante de tais premissas, a ANTT institui critérios para assegurar a consistência da Proposta Econômica Escrita. Dentre os mecanismos que asseguram a higidez da Proposta Econômica Escrita destacamos a necessidade de apresentação de carta de instituição ou entidade financeira que assessora a Proponente na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o plano de negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta sua viabilidade e exequibilidade, bem como a carta de empresa de auditoria independente, registrada no órgão competente, declarando que analisou o Plano de Negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta a sua adequabilidade, sob os aspectos contábil e tributário. É importante ressaltar que não se trata de delegação de atividade, ao contrário, caberá a ANTT avaliar todos os documentos e requisitos necessários para atendimento ao edital, sendo que um destes requisitos é a declaração da instituição financeira. Mesmo assim, caso a proposta apresentada seja manifestamente inexequível, a ANTT poderá desclassificar a Proponente, independentemente do teor da declaração apresentada, por se tratar de competência exclusiva do Poder Concedente.

Item 15.10. É importante que essa disposição seja coerente com a Cláusula 34 do Contrato, ficando claro que a Concessionária deverá ser indenizada pelos valores eventualmente dispendidos em qualquer caso de anulação que não tenha sido causado pela Concessionária.

**Resposta da área técnica:**

Nos termos da cláusula 34.2 do Contrato de Concessão se a ilegalidade que originou a anulação for imputável apenas à própria ANTT, a Concessionária será indenizada pelo que houver executado até a data em que a nulidade for declarada e por outros prejuízos regularmente comprovados, descontados, todavia, quaisquer valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração da nulidade.

Item (xxiii). Financiadores: sugerimos inserir na definição também o mercado de capitais. A redação sugerida é "Financiadores: instituições financeiras ou o mercado de capitais responsáveis pelos financiamentos à Concessionária para a realização dos investimentos previstos no PER".

**Resposta da área técnica:**

Entendemos que a sugestão não pode ser acatada, pois mercado de capitais é um conceito amplo, aplicado inclusive a acionistas, os quais tem um tratamento diferenciado em relação aos financiadores.

Item (xlix). Sugerimos que a data de referência da URT seja a data de aplicação e não a de recolhimento da multa, uma vez que o valor da Tarifa de Pedágio pode sofrer revisões que não sejam apenas decorrentes de reajustes monetários, e não faria sentido agravar o valor de uma recomposição em benefício do privado que seja feita mediante majoração da tarifa.

**Resposta da área técnica:**

O objetivo de referenciar a URT à data de recolhimento da multa é manter a atualidade entre o valor da tarifa de pedágio praticada e o valor efetivamente despendido pela Concessionária faltosa no pagamento da multa.

Item 3.2. Sugerimos que seja incluída a possibilidade de prorrogação do Contrato também em decorrência de recomposição do equilíbrio econômico financeiro em caso de concretização de riscos que não sejam alocados à Concessionária.

**Resposta da área técnica:**

A prorrogação da vigência contratual como forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro está prevista na cláusula 22.3.2.

Item 3.2 (ii). Sugerimos que os termos Força Maior e Caso Fortuito sejam incluídos na lista de termos definidos, e que a definição seja igual à constante do parágrafo único do artigo 393 do Código Civil, para evitar futuras discussões sobre sua caracterização.

**Resposta da área técnica:**

Independentemente de transcrição no edital e/ou contrato, força maior e caso fortuito devem ser entendidos de acordo com a definição legal existente.

Item 3.2.2. Sugerimos que seja esclarecido que o disposto nesta subcláusula se aplica apenas para os casos de prorrogação decorrente da concretização de riscos não alocados à Concessionária ou no caso do interesse público mencionado na subcláusula (i) não requisitar novos investimentos.

**Resposta da área técnica:**

A prorrogação da vigência contratual como forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro está prevista na cláusula 22.3.2.

Item 4.2.2. Sugerimos que sejam explicitadas as condições da transferência dos Bens da Concessão à Concessionária, a fim de evitar futuras discussões. Nesse sentido, sugerimos incluir que os Bens da Concessão serão transferidos livres de quaisquer ônus, dívidas ou gravames.

**Resposta da área técnica:**

Os bens a serem transferidos à Concessionária constarão do Termo de Arrolamento de que trata a cláusula 4.1.1 (ii). Cabe à licitante, ainda, averiguar as condições, dados e informações pertinentes à Concessão e exploração do Sistema Rodoviário, nos termos dos itens 2.4 e 2.5 do Edital.

Item 6. A cláusula 6 usa de forma intercambiável as expressões "anteprojeto" e "projeto". Em decorrência da distinção técnica dos dois termos, sugerimos que a redação seja adequada para refletir a necessidade de pré-aprovação pela ANTT tão somente do anteprojeto. Além disso, sugerimos que seja explicitada a possibilidade de se apresentar o anteprojeto em partes, de modo a otimizar a dinâmica de elaboração, apresentação, aprovação e realização de obras. Dessa forma, não seria necessário apresentar a totalidade de anteprojeto para que se inicie o prazo de aprovação pela ANTT.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada no que se refere ao termo "anteprojeto". A proposta referente à apresentação do anteprojeto em partes não será acatada, pois vai de encontro à otimização da dinâmica da aprovação pela ANTT.

Item 6.3. Sugerimos que seja explicitado que o projeto executivo deve ser apresentado posteriormente.

**Resposta da área técnica:**

O projeto executivo é apresentado posteriormente ao anteprojeto, porém antes do início das obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção dos Níveis de Qualidade.

Item 6.6. Favor esclarecer que eventual desacordo do anteprojeto com a regulamentação vigente ou com o PER será formalmente apontado pela ANTT dentro do prazo previsto na subcláusula 6.4.

**Resposta da área técnica:**

Desnecessário o esclarecimento, considerando que a cláusula em tela já faz menção à cláusula que trata do período de análise do anteprojeto pela ANTT. Não obstante, a ANTT poderá, a qualquer tempo em que verificar o desatendimento à legislação vigente, se manifestar a respeito.

Item 6.11. Sugerimos esclarecer que na hipótese prevista nesta subcláusula, a ANTT poderá dispensar também a apresentação do anteprojeto.

**Resposta da área técnica:**

O anteprojeto é exigido para todas as obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção dos Níveis de Serviço.

Item 6.12. É importante esclarecer nesta subcláusula que, caso as modificações solicitadas pela ANTT constituam novos investimentos ou modificações decorrentes do interesse público, o Contrato será objeto de reequilíbrio econômico financeiro, o que poderá acarretar eventual alteração da alocação de riscos do Contrato, nos termos do aditivo a ser firmado, se for o caso.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula 21.2.11 já prevê que alterações no PER, por inclusão ou modificação de obras e serviços, são de responsabilidade do Poder Concedente e,

consequentemente, ensejam o direito a reequilíbrio. A aprovação ou manifestação da ANTT acerca dos projetos não afetará a alocação de riscos entre as partes.

Item 8.1. É importante que a redação desta subcláusula esclareça que o acesso irrestrito deve ser sempre previamente coordenado com a Concessionária, tendo em vista as questões de segurança a ele relacionadas

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será mantida, cabendo a Concessionária disponibilizar diretamente à EPL o acesso, sem intermédio da ANTT.

Item 8.3. Entendemos que o disposto nesta subcláusula não encontra amparo legal, uma vez que a EPL não possui autorização legal para explorar cabos de fibra ótica, considerando o disposto na Lei 12.404/11 e no seu Estatuto Social. Diante disso, favor esclarecer o fundamento jurídico que permite à EPL explorar em caráter exclusivo cabos de fibra ótica.

**Resposta da área técnica:**

A obrigação atende ao interesse público e não interfere na exploração de receitas acessórias. Os custos correspondentes à obrigação foram considerados nos estudos de viabilidade definidores das tarifas-teto dos trechos para o leilão.

Item 8.3. Entendemos que a exploração de cabos de fibra ótica pela EPL descumpre o princípio da modicidade tarifária previsto no parágrafo 1º do artigo 6º da Lei 8.987/95, uma vez que além de aumentar os custos da Concessionária, a receita comercial auferida com a exploração desses cabos serão revertidos à EPL, o que não será revertido ao usuário. Nesse sentido, favor esclarecer qual o racional e o interesse público subjacente que justifique a exploração comercial dessa infraestrutura pela EPL.

**Resposta da área técnica:**

A obrigação atende ao interesse público e não interfere na exploração de receitas acessórias. Os custos correspondentes à obrigação foram considerados nos estudos de viabilidade definidores das tarifas-teto dos trechos para o leilão.

Item 10.1.3. A Concessionária não pode se obrigar com a qualidade dos serviços prestados para sempre e que suas obrigações limitam-se ao prazo de vigência do Contrato. Nesse sentido, solicitamos que a expressão "sempre" seja substituída por "durante o período da Concessão".

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Item 10.4.4. Entendemos que a aplicação do Desconto de Reequilíbrio não deveria ser automática, uma vez que a Concessionária pode não ser responsável por eventual descumprimento. Nesse sentido, sugerimos que a aplicação do Desconto de Reequilíbrio seja condicionada à existência de culpa da Concessionária pelo descumprimento.

**Resposta da área técnica:**

O Desconto de Reequilíbrio não é imposição de penalidade à Concessionária, caso em que efetivamente se averigua eventual dolo ou culpa das partes no descumprimento a obrigação contratual, mas sim mecanismo automático de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato no caso de não execução de determinada obra ou serviço, como bem contemplado na cláusula 22.6.4 do Contrato.

Item 12.4.1. Entendemos que a submissão prévia à ANTT deveria limitar-se aos casos de modificações relevantes no conteúdo da carta de fiança ou no seguro-garantia, a fim de evitar procedimentos desnecessários. Além disso, é importante que a subcláusula 12.4.1 consigne um prazo para manifestação da ANTT sob pena

de anuência tácita.

**Resposta da área técnica:**

Cabe à ANTT avaliar a relevância de eventual alteração no conteúdo da carta de fiança ou no seguro-garantia, e assim exercer sua competência de fiscalizar a execução da obrigação contratual. O estabelecimento de prazo para a manifestação da ANTT não é cabido, pois cajo se verifique inconformidade na garantia prestada, a Agência terá de demandar sua correção em nome do interesse público.

Item 12.5. Favor esclarecer qual a regulamentação a que a subcláusula se refere.

**Resposta da área técnica:**

São as normas existentes ou futuras da ANTT que tratem de execução da garantia de execução do contrato.

Item 12.5.3. Entendemos que a ANTT não poderá formular outras exigências além daquelas estabelecidas no Contrato e no PER, sob pena de ser considerado um evento que altera o escopo do Contrato. Nesse sentido, sugerimos que seja excluída a passagem "demais exigências estabelecidas pela ANTT".

**Resposta da área técnica:**

Trata-se aqui das demais exigências da ANTT pertinentes à prestação de serviço adequado. Ademais, no caso de se verificar a ocorrência de alteração das condições contratuais por determinação da ANTT, o Contrato já prevê o direito ao reequilíbrio (cláusulas 21.2.11 e 22.1.2).

Item 12.6. Sugerimos a inclusão de um prazo de cura mínimo de 30 dias para que a Concessionária possa sanar eventual descumprimento antes da execução da Garantia de Execução do Contrato. Além disso, propomos que fique claro na redação da subcláusula que serão observados os procedimentos administrativos pertinentes na hipótese de execução do Contrato. Para contemplar esses pontos,

sugerimos que seja incluída uma subcláusula 12.8 com a seguinte redação: "Em qualquer caso, antes da execução da Garantia de Execução do Contrato, a ANTT deverá (i) notificar a Concessionária estabelecendo prazo razoável e compatível com a natureza do inadimplemento, que não poderá ser menor que 30 (trinta) dias, para que a Concessionária possa sanar o referido inadimplemento. A pedido da Concessionária, a ANTT poderá aumentar o prazo estabelecido para remediar o inadimplemento em vista das especificidades e complexidades do evento conforme indicados de forma detalhada pela Concessionária em sua solicitação e desde que a Concessionária demonstre que está, desde o recebimento da notificação da ANTT, atuando diligentemente para sanar o inadimplemento, mas o prazo indicado pela ANTT não será suficiente para que ela possa saná-lo integralmente; e (ii) permitir ampla defesa e contraditório por parte da Concessionária."

**Resposta da área técnica:**

A cláusula 12.5 trata de todas as hipóteses em que a garantia de execução do contrato pode ser acionada pela ANTT. Em qualquer das hipóteses, será sempre necessário observar um procedimento administrativo, conforme a regulamentação vigente da ANTT, a qual detalha os procedimentos, prazos e os períodos para sanar as irregularidades verificadas.

Item 14.1.4. Entendemos que a exigência de publicação no DOU deveria limitar-se às demonstrações financeiras anuais completas, conforme praxe de mercado. Solicitamos que a subcláusula seja alterada para refletir essa sistemática, sem prejuízo da regular apresentação das demonstrações financeiras trimestrais à ANTT e dispensada, nesse caso, a publicação no DOU.

**Resposta da área técnica:**

As exigências referentes à publicação das demonstrações financeiras da concessionária devem obedecer ao exposto no Manual de Contabilidade da ANTT (manual de contabilidade do serviço público de exploração da infraestrutura

rodoviária federal), instituído pela Resolução ANTT nº 1.772, de 20 de dezembro de 2006, e suas revisões, incluindo a Revisão nº 2, instituída pela Resolução ANTT nº 3.847, de 20 de junho de 2012, ou aquela que venha a substituí-la.

Item 15.2. Sugerimos a inclusão de um prazo mínimo de 2 dias de antecedência para comunicação à Concessionária sobre a realização da fiscalização.

**Resposta da área técnica:**

A fiscalização realizada pela ANTT tem por objetivo identificar faltas ou defeitos dos serviços executados pela concessionária, em relação às obrigações e aos parâmetros previstos no Contrato, e determinar, portanto, se ele está sendo permanentemente cumprido, não cabendo, desta forma, inclusão de um prazo para comunicação à concessionária deste tipo de operação.

Item 15.3. Favor esclarecer a natureza e abrangência das determinações indicadas nesta subcláusula, explicitando que, caso tais determinações impactem o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, este será objeto de recomposição. Além disso, a depender da determinação emanada, é necessário que seja concedido prazo para adequação e cumprimento pela Concessionária, de modo que sugerimos alterar a expressão "imediatamente" por "no menor prazo possível".

**Resposta da área técnica:**

São prerrogativas da Administração Pública nos contratos de concessão, tanto o exercício da fiscalização, quanto a determinação de alteração unilateral do contrato. As determinações oriundas da fiscalização devem ser imediatamente acatadas, obviamente se considerando o período necessário para sua execução; quanto à alteração unilateral, caso impacte na equação econômica do contrato, as cláusulas 21.2.11, 22.1.2 e 22.1.3, além da Lei nº 8.987/95 já contemplam o direito da concessionária ao reequilíbrio contratual.

Item 15.4.3. Entendemos que essa subcláusula compreende uma hipótese de intervenção na Concessão e, portanto, a sua observância deve se submeter às disposições da cláusula 28 do Contrato,

**Resposta da área técnica:**

A hipótese prevista nesta cláusula é pontual e isolada, no caso de descumprimento de certa determinação específica emanda da fiscalização, não se confundindo com o instituto previsto na cláusula 28, que importa na intervenção do serviço por um período maior quando o serviço público, como um todo, estiver sendo prestado inadequadamente.

Item 18.1. Favor esclarecer se a Concessionária poderá iniciar a cobrança apenas em determinadas praças, se, por qualquer motivo, não for viável o início da cobrança em todas as praças concomitantemente.

**Resposta da área técnica:**

Entendimento correto; não é obrigatório o início da cobrança de tarifa em todas as praças de pedágio concomitantemente.

Item 18.1.3. Favor esclarecer que na hipótese prevista nesta subcláusula será concedido prazo suficiente para que a Concessionária cumpra com as exigências formuladas.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Item 18.1.5. "Receitas Tarifárias" não é um termo definido. Favor esclarecer.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será alterada, não apresentando mais destaque ao termo. Entende-se que o termo é suficientemente claro.

Item 18.4.2(i). É importante que a subcláusula esclareça que caso as revisões do Fator Q resultem em necessidade de aumento de custos para o cumprimento dos novos parâmetros mais exigentes que os atuais pela Concessionária, o Contrato será objeto de recomposição do equilíbrio econômico financeiro. É importante ressaltar que o dimensionamento dos investimentos pelo proponente e conseqüentemente a sua tarifa na proposta comercial, considera os padrões e parâmetros existentes previstos sobre o Fator Q, sendo portanto, natural o direito ao reequilíbrio caso haja alteração do Fator Q pela ANTT.

**Resposta da área técnica:**

O objetivo da revisão quinquenal dos parâmetros de desempenho é adequar a exigência de qualidade de serviço às tecnologias e práticas existentes no mercado ao longo do tempo. A flexibilidade na determinação do parâmetro de desempenho visa incentivar a concessionária à adequar-se às melhores práticas do setor ao oferecer o serviço aos usuários. Da mesma forma que a Concessionária não será reequilibrada por oferecer o nível de serviço estabelecido por um custo menor, a Concessionária não deverá ser reequilibrada por ser obrigada a acompanhar as melhores práticas para oferecer um nível de serviço mais adequado.

Item 19.1. Favor esclarecer a razão pela qual a exploração das Receitas Extraordinárias precisa ser previamente submetida à ANTT. Sugerimos que as Receitas Extraordinárias já previstas nas propostas das licitantes sejam liberadas da necessidade de prévia autorização da ANTT. Além disso, sugerimos que seja autorizada a exploração de Receitas Extraordinárias por meio de subsidiárias integrais da Concessionária.

**Resposta da área técnica:**

Deverá ser observado o disposto na Resolução ANTT nº 2.552, de 14 de fevereiro de 2008, que dispõe sobre a captação de receitas extraordinárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT.

Item 20.2. Substituir "projeto conceitual" por "antiprojeto".

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Item 20.13.2(iii). Há uma incongruência entre o algarismo (3) e o número indicado por extenso (2). Solicitamos que seja esclarecido que o inciso se refere à aplicação de mais de 3 (três) multas

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Item 21.1.15. Sugerimos que a palavra "ocorrência" seja trocada por "contratação", isso porque a contratação de seguros é anual e não faz sentido que a Concessionária seja penalizada porque foi disponibilizada cobertura securitária no mercado brasileiro posteriormente ao momento em que ele realizou a contratação dos seguros.

**Resposta da área técnica:**

Caso determinado risco pertinente à Concessão ou ao Sistema Rodoviário passe a ser passível de cobertura de seguro no Brasil, caberá à Concessionária proceder à sua contratação, independentemente da vigência de suas demais apólices contratadas.

Item 22.7.1(ii). Favor confirmar se o entedimento a seguir do item 22.7.1. (ii) está correto: a ANTT estabelecerá o valor limite para a realização do Projeto Básico no ato da solicitação à Concessionária da sua realização; e a Concessionária terá direito

ao reembolso do valor estabelecido mesmo que a ANTT decida não utilizar o referido Projeto Básico.

**Resposta da área técnica:**

A subcláusula será revisada referenciando regulamentação específica.

Item 23.6. Sugerimos que essa regra seja aplicável apenas aos contratos que sejam essenciais à continuidade da prestação dos serviços concedidos, já que são esses os instrumentos que interessam à União subrogar-se,

**Resposta da área técnica:**

Entendimento incorreto; caberá ao Poder Público, a seu exclusivo critério, optar pela sub-rogação ou não nos contratos com terceiros, e não apenas nos contratos relativos à continuidade dos serviços concedidos.

Item 23.7. Favor esclarecer que essa obrigação refere-se especificamente à contratação de terceiros.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Item 25.3. Favor esclarecer a razão pela qual a Concessionária deverá tornar-se uma companhia de capital aberto, em especial diante das demais obrigações previstas no Contrato em relação à apresentação e publicação de demonstrações financeiras trimestrais e anuais. Entendemos que essa obrigação implica em oneração da Concessionária para cumprimento de exigências regulamentares que não se justificam no contexto da Concessão. Nesse sentido, sugerimos a exclusão dessa subcláusula ou, alternativamente, o esclarecimento de que a Concessionária poderá registrar-se como companhia aberta categoria B, nos termos da instituição 480 da CVM. Favor esclarecer se os estudos de viabilidade base consideraram o custo adicional da SPE ser uma companhia aberta.

**Resposta da área técnica:**

É interesse da ANTT, por conveniência e oportunidade, a exemplo do que fez nas demais fases de concessão de rodovias federais, exigir esta obrigação da Concessionária. Ademais, os gastos adicionais a uma companhia de capital aberto tipo A em relação a uma companhia de capital aberto tipo B ou companhia de capital fechado não se constituem como relevantes na estrutura de custo e não causam impacto na tarifa. Os demais gastos administrativos da SPE foram considerados na modelagem econômico-financeira.

Item 26.4. Considerando (a) o disposto no artigo 28 da Lei n.º 8.987/95, (b) que o Contrato aloca o risco do financiamento à Concessionária, © que a garantia dos financiadores em projetos de concessão é a receita gerada pela própria operação da concessão, não faz sentido a ANTT realizar aprovação do financiamento, pois não há nesse caso qualquer interesse, nem da Concessionária, nem do seu financiador de comprometer a operacionalização de serviços, exatamente porque se eles comprometessem a operacionalização dos serviços, isso penalizaria tanto a garantia do financiamento, quanto o retorno do investidor. Nesse contexto, sugerimos a exclusão da necessidade de autorização da ANTT.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula que subordina à autorização da ANTT a utilização dos direitos emergentes da Concessão como garantia dos financiamentos contratados visa conferir à Agência a possibilidade de avaliar o comprometimento à operacionalização e à continuidade da prestação do serviço.

Item 26.4.1. Sugerimos incluir no rol de direitos que podem ser empenhados aos Financiadores também as receitas decorrentes da exploração das Receitas Extraordinárias e sobre as ações da Concessionária.

**Resposta da área técnica:**

A contribuição será parcialmente atacada, sendo reformulada a cláusula 26.4.1, de maneira que as receitas extraordinárias possam ser empenhadas, cedidas ou de qualquer outra forma cedida aos financiadores.

Item 28.1. Favor esclarecer que a intervenção é uma hipótese que apenas se verifica em casos graves, após reiterados inadimplementos não sanados pela Concessionária, nos quais estejam presentes riscos aos usuários ou à prestação dos serviços concedidos.

**Resposta da área técnica:**

A intervenção está prevista na cláusula 28 do Contrato de Concessão nos exatos termos previstos na legislação aplicável (art. 32 da Lei nº 8.987/95).

Item 28.6. Favor esclarecer que na hipótese desta subcláusula deverão também ser cumpridos os contratos celebrados com Financiadores e demais fornecedores prestadores de serviços da Concessionária.

**Resposta da área técnica:**

Entendimento incorreto; caberá ao interventor utilizar as receitas para cobertura dos investimentos, custos e despesas necessários a restabelecer o normal funcionamento do Sistema Rodoviário, competindo-lhe, ao final, prestar contas de seus atos.

Item 28.7. Favor esclarecer em que consiste a remuneração futura prevista nesta subcláusula.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula faz referência a eventuais receitas futuras, ou seja, posteriores ao período da intervenção, caso necessário par fins de ressarcimento à ANTT. A Cláusula será adequada para esclarecer o ponto.

Item 29.2. Favor excepcionar desta subcláusula eventuais direitos relativos às

indenizações.

**Resposta da área técnica:**

O pagamento de indenização eventualmente devida já está previsto nas cláusulas específicas que tratam de cada hipótese de extinção, devendo o Contrato ser interpretado como um todo, não sendo necessária a remissão constante de uma cláusula a outra.

Item 29.2.1. Favor esclarecer que a Concessionária deverá ser notificada com antecedência mínima de 90 dias da extinção do Contrato, no caso de exercício da prerrogativa prevista nesta subcláusula, de forma a viabilizar a sua operacionalização.

**Resposta da área técnica:**

Por força da cláusula 23.6, o contrato com terceiros já deve prever a possibilidade de sub-rogação da União, sendo que a operacionalização da extinção, reversão de bens e questões afins serão organizadas pela ANTT à época.

Item 31.2.1. Favor esclarecer em que consiste os "ônus financeiros remanescentes" mencionados nesta subcláusula.

**Resposta da área técnica:**

A expressão se refere a outros valores eventualmente devidos pela Concessionária a exemplo daqueles indicados na cláusula 31.4 do Contrato de Concessão.

Item 31.2.2(ii). Favor esclarecer que a prévia indenização neste caso compreende tanto o principal quanto o acessório.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula prevê que a indenização abrange a totalidade dos débitos remanescentes perante a instituição credora.

Item 31.4. Sugerimos acrescentar a seguinte redação ao final da subcláusula: "de forma a preservar a integralidade do saldo para fins de quitação dos financiamentos".

**Resposta da área técnica:**

Desnecessária a complementação, pois a cláusula já contempla o saldo devedor dos financiamentos contratados.

Item 32.4. Favor esclarecer que o prazo concedido na hipótese desta subcláusula será compatível com o evento e nunca inferior a 30 dias.

**Resposta da área técnica:**

O prazo será fixado pela ANTT, conforme entender necessário para cumprimento da obrigação inadimplida pela Concessionária.

Item 32.7.1. Favor esclarecer em que prazo será paga a indenização prevista nessa subcláusula. Sugerimos que seja 60 dias contados da declaração de caducidade.

**Resposta da área técnica:**

A indenização no caso de caducidade será paga posteriormente à reversão dos bens.

Item 32.7.4. Favor esclarecer que a declaração de caducidade poderá acarretar, mas não necessariamente acarretará nas consequências previstas nesta subcláusula.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

Item 32.7.4(i). Favor esclarecer que a execução da Garantia de Execução do Contrato, na hipótese desta subcláusula, será limitada ao montante necessário para ressarcimento.

**Resposta da área técnica:**

Desnecessária a complementação, pois a cláusula prevê a execução da garantia para cobrir o ressarcimento de multas e possíveis prejuízos causados ao Poder Concedente.

Item 33.2. Solicitamos que a redação dessa subcláusula seja revista para se compatibilizar com o disposto na cláusula 37. Adicionalmente, sugerimos que seja esclarecida a possibilidade de rescisão do Contrato em caráter liminar pelo tribunal arbitral, hipótese em que a Concessionária poderá interromper o fornecimentos dos serviços. Alternativamente, sugerimos que o tribunal arbitral possa, em caráter liminar, estabelecer novos Parâmetros de Desempenho dos Serviços em caso de pleito de rescisão, até que a decisão definitiva seja proferida. Por fim, sugerimos que esteja explícito na redação da subcláusula que Concessionária não poderá ser obrigada a realizar novos investimentos a partir do pedido de rescisão do Contrato.

**Resposta da área técnica:**

A sugestão não pode ser acatada, uma vez que a rescisão do contrato é um direito indisponível, não sujeito a arbitragem, além do fato de que a ação judicial a ser proposta está expressamente prevista na Lei nº 8.987/95.

Item 36.3.1. Favor substituir a expressão "instituição financeira credora" por "Financiadores".

**Resposta da área técnica:**

A cláusula será adequada.

**42. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1315406****Contribuição:**

Bom Dia - Senhores, Ao avaliar a Unifilar no Anexo 3.1.A, pude observar um erro na

sua distribuição já no início. Desta forma entendam que não é crítica ao trabalho, que está muito bom, mas dada a quantidade de serviços que a Comissão tem alguma coisa passa, esta é apenas uma colaboração de minha parte. Caso necessitem de meus requisitos profissionais, estarei sempre pronto em colaborar com a Comissão.

**Resposta da área técnica:**

A questão refere-se à Audiência Pública nº 132, mas por transparência e por se tratar de uma questão formal, serão analisados possíveis erros no anexo 3.1.A.

**43. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1315417**

**Contribuição:**

Senhores (as): Gostaria de ter acesso aos Projetos dos Segmentos Rodoviaros, postos em estudos. Onde posso encontra-los de forma Digital? No aguardo de suas referencias.

**Resposta da área técnica:**

Gostaríamos de informar que a Audiência Pública nº 131/2013 trata-se exclusivamente de tornar público e colher sugestões e contribuições ao contrato e edital para Concessão das Rodovias BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS, integrantes da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase III. Os estudos de viabilidade e os Programas de Exploração das Rodovias são objeto da Audiência Pública nº 132/2013.

**44. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1315433**

**Contribuição:**

Vide minha manifestação 1312191 que eniei a essa Agência.

**Resposta da área técnica:**

Não há contribuição formulada.

#### **45. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1331498**

##### **Contribuição:**

- Prazo da concessão: elevação de 25 anos para 30 anos.

##### **Resposta da área técnica:**

A contribuição será acatada. O prazo de concessão será alterado de 25 para 30 anos.

- Estimativa da expansão média anual da demanda: ajuste dos parâmetros utilizados para estabelecer o crescimento do tráfego de acordo com premissas atualizadas de mercado

##### **Resposta da área técnica:**

A questão refere-se à Audiência Pública nº 132, mas por transparência, informamos que as taxas de crescimento do PIB, utilizadas na projeção do tráfego, serão reavaliadas.

- Estrutura de garantias: Passar a ancorá-la majoritariamente ao modelo de Project Finance, ao invés do modelo híbrido de fiança bancária/corporativa e Project Finance.

##### **Resposta da área técnica:**

As premissas de financiamento consideradas nas projeções econômico-financeiras constantes dos estudos são meramente referenciais, cabendo aos proponentes estabelecerem suas próprias premissas de acordo com o fluxo de caixa que julgarem mais adequado e compatível com seu modelo de negócios. As exigências e condições para a concessão de financiamento ao projeto são de exclusiva responsabilidade dos potenciais financiadores.

- Prazo de carência: elevar de “até 3 anos” e para 5 anos.

**Resposta da área técnica:**

Cabe esclarecer que a questão se relaciona aos estudos de viabilidade, e, portanto, referem-se à Audiência Pública nº 132/2013. As premissas de financiamento consideradas nas projeções econômico-financeiras constantes dos estudos são meramente referenciais, cabendo aos proponentes estabelecerem suas próprias premissas de acordo com o fluxo de caixa que julgarem mais adequado e compatível com seu modelo de negócios. Eventuais alterações nas condições de financiamento declaradas pelos bancos oficiais serão reconsideradas nos estudos de viabilidade. As exigências e condições para a concessão de financiamento ao projeto são de exclusiva responsabilidade dos potenciais financiadores.

- Taxa de juros: ajustá-la de TJLP + 1,5% a.a. para “TJLP + até 1,5% a.a.”, a depender do rating do tomador

**Resposta da área técnica:**

Cabe esclarecer que a questão se relaciona aos estudos de viabilidade, e, portanto, referem-se à Audiência Pública nº 132/2013. As premissas de financiamento consideradas nas projeções econômico-financeiras constantes dos estudos são meramente referenciais, cabendo aos proponentes estabelecerem suas próprias premissas de acordo com o fluxo de caixa que julgarem mais adequado e compatível com seu modelo de negócios. Eventuais alterações nas condições de financiamento declaradas pelos bancos oficiais serão reconsideradas nos estudos de viabilidade. As exigências e condições para a concessão de financiamento ao projeto são de exclusiva responsabilidade dos potenciais financiadores.

- Prazo total do financiamento: elevar de “até 20 anos” para 25 anos

**Resposta da área técnica:**

Cabe esclarecer que a questão se relaciona aos estudos de viabilidade, e, portanto, referem-se à Audiência Pública nº 132/2013. As premissas de financiamento consideradas nas projeções econômico-financeiras constantes dos estudos são meramente referenciais, cabendo aos proponentes estabelecerem suas próprias premissas de acordo com o fluxo de caixa que julgarem mais adequado e compatível com seu modelo de negócios. Eventuais alterações nas condições de financiamento declaradas pelos bancos oficiais serão reconsideradas nos estudos de viabilidade. As exigências e condições para a concessão de financiamento ao projeto são de exclusiva responsabilidade dos potenciais financiadores.

- Empréstimos-ponte: manter as condições de custo do empréstimo ponte idênticas ao do empréstimo de longo prazo

**Resposta da área técnica:**

As premissas de financiamento consideradas nas projeções econômico-financeiras constantes dos estudos são meramente referenciais, cabendo aos proponentes estabelecerem suas próprias premissas de acordo com o fluxo de caixa que julgarem mais adequado e compatível com seu modelo de negócios. As exigências e condições para a concessão de financiamento ao projeto são de exclusiva responsabilidade dos potenciais financiadores.

- Outras condições do financiamento: reduzir a exigência de patrimônio líquido maior ou igual a 1,3 vez o total financiado e dos ativos totais maiores ou igual a 2,8 vezes o total financiado para, respectivamente, patrimônio líquido igual ou maior a 1,0 vez o total financiado e ativos totais maiores ou igual a 2,0 vezes o total financiado

**Resposta da área técnica:**

As premissas de financiamento consideradas nas projeções econômico-financeiras constantes dos estudos são meramente referenciais, cabendo aos proponentes

estabelecerem suas próprias premissas de acordo com o fluxo de caixa que julgarem mais adequado e compatível com seu modelo de negócios. As exigências e condições para a concessão de financiamento ao projeto são de exclusiva responsabilidade dos potenciais financiadores.

#### **46. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1331470**

##### **Contribuição:**

Tendo em vista que os benefícios do REIDI, conforme legislação em vigor, só podem ser fruídos em relação às aquisições ocorridas posteriormente à edição, pela Receita Federal do Brasil, do Ato Declaratório correspondente e, apesar disso, a legislação pertinente (Portaria MT nº 195/2010, Resolução ANTT nº 3.572, Instrução Normativa RFB nº 758/2007) não estabelecem prazos mínimos ou máximos para que as autoridades competentes apreciem os pedidos de habilitação e co-habilitação, bem como prazo para a expedição do referido ato declaratório:

- a) Sugere-se que seja incluída uma cláusula na Minuta do Contrato, que preveja a hipótese de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, caso os prazos acima mencionados ultrapassem determinado limite de tempo por parte das autoridades competentes, por motivos não imputáveis à concessionária;
- b) Sugere-se que, na hipótese dos investimentos a cargo da concessionária, previstos no PER, não serem enquadrados como passíveis de obtenção dos benefícios do REIDI, caberá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e enquadramento desta hipótese na subcláusula 22.4.2 (iii).

##### **Resposta da área técnica:**

A questão já tem tratamento previsto nas cláusulas 21 e 22 do Contrato de Concessão.

##### 1. Edital, Item 9.3 (VII)

O Item 9.3 (VII) do Edital dispõe como uma das premissas a serem consideradas na Proposta Econômica Escrita a ser apresentada pelos licitantes “que o valor dos

investimentos previstos no PER serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente”.

Salienta-se que a legislação vigente aplicável aos projetos de infraestrutura na área de concessão de rodovias, baseia-se na Lei N° 11.488, de 15/06/2007, na Nota Conjunta n° 69/2007/STN/RFB, na Portaria MT N° 195 de 29/07/2010, na Resolução ANTT N° 3.572 de 25/08/2010 e na Instrução Normativa RFB n° 758 / 2007.

Sugerimos esclarecer como os licitantes deverão considerar em sua Proposta Econômica os benefícios do REIDI para os investimentos ao longo da concessão:

- Caso a aplicação dos benefícios do REIDI seja possível apenas para os investimentos dos primeiros 5 anos da concessão, conforme legislação acima listada e conforme foi praticado pela ANTT nos processos licitatórios anteriores, sugerimos revisão da modelagem econômico-financeira da ANTT, procedendo-se ao recálculo da tarifa quilométrica dos lotes;
- Caso a aplicação dos benefícios do REIDI possa ser aplicada também aos investimentos a serem realizados entre 6° e 25° anos da concessão, conforme foram considerados nos Estudos de Viabilidade da ANTT que subsidiaram a modelagem econômico-financeira apresentada no EVTE-Volume 4, sugerimos complementar redação do item 9.3 (VII) do Edital , explicitando as leis, instruções ou portarias que assim o permitem.

### **Resposta da área técnica:**

O item será adequado de maneira a constar o período de consideração do desconto. Quanto ao montante do desconto, cabe a cada proponente a análise da legislação e regulamentação pertinente e a avaliação de seu enquadramento.

### 2. Edital, Item 9.3 (VII)

Tendo em vista orientação do Item 9.3 (VII) do Edital para que os licitantes considerem os benefícios da aplicação do REIDI em suas Propostas Econômicas, sugerimos que eventual alteração na legislação e regulamentação sobre o REIDI, que altere a composição econômico-financeira da concessão, seja contemplada nas hipóteses elencadas na cláusula 21.2 da Minuta do Contrato.

**Resposta da área técnica:**

A previsão já consta na cláusula 21.2.5 do Contrato de Concessão.

3. Minuta do Contrato, Cláusula 22.4.Tendo em vista que os benefícios do REIDI, conforme legislação em vigor, só podem ser fruídos em relação às aquisições ocorridas posteriormente à edição, pela Receita Federal do Brasil, do Ato Declaratório correspondente e, apesar disso, a legislação pertinente (Portaria MT nº 195/2010, Resolução ANTT nº 3.572, Instrução Normativa RFB nº 758/2007) não estabelecem prazos mínimos ou máximos para que as autoridades competentes apreciem os pedidos de habilitação e co-habilitação, bem como prazo para a expedição do referido ato declaratório:

a) Sugere-se que seja incluída uma cláusula na Minuta do Contrato, que preveja a hipótese de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, caso os prazos acima mencionados ultrapassem determinado limite de tempo por parte das autoridades competentes, por motivos não imputáveis à concessionária;

b) Sugere-se que, na hipótese dos investimentos a cargo da concessionária, previstos no PER, não serem enquadrados como passíveis de obtenção dos benefícios do REIDI, caberá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e enquadramento desta hipótese na subcláusula 22.4.2 (iii).

**Resposta da área técnica:**

A questão já tem tratamento previsto nas cláusulas 21 e 22 do Contrato de Concessão.

**47. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1331490****Contribuição:**2.1.1 Prorrogação da Validade da Proposta Econômica Escrita

A subcláusula 9.7 determina que “A Proposta Econômica Escrita deverá ser válida por 1 (um) ano, contado da Data para Recebimento dos Envelopes, e neste período, todas as suas condições deverão ser mantidas. A Comissão de Outorga, a seu

critério, poderá solicitar das Proponentes a prorrogação da validade da Proposta Econômica Escrita no caso de a licitação perdurar por mais de um ano”.

A imobilização dos valores utilizados na garantia da proposta oneram as proponentes, pois há o custo de oportunidade acarretado pelo não investimento do dinheiro em outras atividades, seja ela produtiva ou do mercado financeiro. Pelo fato da prorrogação do certame ser uma prerrogativa dada à ANTT, que por motivos jurídicos e ou administrativos alheios às condições inicialmente apresentadas venham a extrapolar em mais de um ano o prazo previsto da licitação, é lícito ceder às participantes a possibilidade de desistência do certame sem a execução da garantia da proposta.

Com isso, sugere-se que, caso a licitação perdure por mais de um ano e a validade da proposta econômica escrita expire, seja explicitado que somente aqueles participantes que ainda desejam participar do certame deverão prorrogar a validade da Proposta Econômica Escrita, caso este procedimento venha a ser solicitado pela Comissão de Outorga. Aquelas proponentes que não renovarem a validade da Proposta Econômica Escrita na situação supracitada, serão consideradas desistentes e terão a devolução integral da garantia da proposta.

#### **Resposta da área técnica:**

A disposição do item 9.7 do Edital é clara, não havendo necessidade de complementação.

#### 2.1.2 Modalidade do Leilão

Conforme exposto no item 12.4 e 12.5, as propostas econômicas escritas serão abertas e será declarada vencedora a proponente classificada em primeiro lugar, se atendidas à totalidade das exigências do Edital. Não é previsto, por sua vez, a realização simultânea de lances por viva voz de proponentes que tenham ofertados lances próximos ao do vencedor da fase de abertura dos envelopes.

Conforme apresentado na Nota Técnica nº 31/COGTL/SEAE/MF, de 04 de maio de 2007, o leilão adotado pela agência é “por envelope fechado”. Os participantes do certame oferecem seu lance em envelopes fechados que são abertos no momento da apuração, sem a possibilidade de que seja ofertado um novo lance. Desta forma,

a incerteza gerada pela ocultação de informações estimula que haja a participação de entrantes no processo e incita os participantes a oferecerem deságios mais agressivos da tarifa de pedágio para vencerem.

Na referida nota técnica é citada, dentre as modalidades de leilão existentes, o chamado “leilão misto tipo anglo-holandês”. Nesta modalidade, o leilão é iniciado com lances abertos e, quando restam somente dois participantes, passa-se a uma disputa em que ambos ofertam, por meio de envelopes, o último e definitivo lance. Como destacado na referida nota técnica, os leilões de venda das distribuidoras de energia no Brasil utilizaram o modelo parecido com o modelo anglo-holandês, porém com ordem inversa. Inicialmente foi realizada a disputa entre os participantes com envelopes fechados, para, em uma segunda etapa, aqueles participantes que ofereceram lances próximos ao do vencedor da primeira fase, ofertavam novas propostas em um leilão aberto.

Os efeitos obtidos entre a modalidade de leilão em proposição pela agência e o modalidade de leilão adotado na venda de distribuidoras de energia brasileiras são semelhantes. Porém, a segunda modalidade fortalece o estímulo à agressividade da oferta dos proponentes, potencializando a redução das tarifas de pedágio que vencerão os certames licitatórios em questão.

De tal sorte, sugere-se que seja avaliada a viabilidade de adoção, no processo licitatório em tela, do leilão na modalidade anglo-holandesa de ordem inversa. Neste caso, o processo iniciar-se-ia com uma fase de envelopes e, em seguida, ter-se-ia uma fase aberta em viva-voz, que contaria, como critério de admissão, com participantes que tivessem apresentado valores próximos da proposta considerada vencedora na fase de envelopes.

#### **Resposta da área técnica:**

Embora a modalidade do leilão seja "por envelope fechado", esta Agência entende que a disponibilização dos 7 lotes rodoviários à iniciativa privada na mesma sessão pública assegurará uma disputa adequada entre as proponentes.

#### 2.1.3 Outras Questões Pontuais

No item 12.1.3 do anexo 5 da minuta de edital, avalia-se que há a necessidade de

ajustes de redação.

**Resposta da área técnica:**

A cláusula do Anexo será adequada.

2.2.1 Prazo da Concessão

O item 3.2 da minuta de contrato estabelece que o prazo de concessão “poderá ser prorrogado, a exclusivo critério do Poder Concedente, por até 25 (vinte e cinco) anos, nas seguintes hipóteses:

- (i) por imposição do interesse público, devidamente justificado;
- (ii) em decorrência de força maior, devidamente comprovada;
- (iii) para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando exigidos pelo Poder Concedente novos investimentos ou serviços, não previstos no PER, ou em decorrência de sua alteração” (in verbis).

Avalia-se que a prorrogação deveria ser admitida somente para recompor o equilíbrio econômico-financeiro. A extensão do contrato por imposição do interesse público e por força maior também deveriam estar associados à necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Veja-se que, nas recentes licitações das concessões dos aeroportos de Brasília/DF, Campinas/SP e Guarulhos/SP, os contratos de concessão previram prazos de 25, 30 e 20 anos, respectivamente, limitando-se as eventuais prorrogações a, no máximo, cinco anos e somente para fins de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro. Em suma, portanto, sugere-se que somente a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro seja causa para a prorrogação do contrato.

Do ponto de vista econômico, a licitação é um momento importante para mercados monopolísticos de prestação de serviços públicos, pois promove a concorrência pelo mercado. A concorrência possibilita que diversos agentes econômicos realizem suas próprias projeções sobre o futuro e façam suas ofertas para obter o direito de exploração das rodovias. Assim, a licitação permite que os agentes concorram, o que tende a levar a que o agente mais eficiente obtenha o direito de exploração da rodovia, promovendo efeitos positivos para toda a economia.

Portanto, a possibilidade de prorrogação do contrato por prazo longo limita a concorrência pelo mercado, pois pode levar à realização de rodadas de licitação a

intervalos mais longos, reduzindo o potencial competitivo, pois limita a oportunidade de outras empresas disputarem a exploração do serviço público num certame licitatório.

Além disso, a fixação de prazos menores de prorrogação contratual permite que o Poder Concedente aprimore periodicamente os contratos de concessão, a partir da avaliação da experiência acumulada ao longo do prazo contratual, podendo, com essa experiência, aperfeiçoar diversos dos itens contidos no contrato.

Portanto, sugere-se que o prazo máximo para a prorrogação seja reavaliado e que a prorrogação do contrato esteja sempre associada à necessidade de recompor o equilíbrio econômico-financeiro.

**Resposta da área técnica:**

Razões de interesse público ou eventos de força maior poderão demandar a necessidade de prorrogação da vigência da Concessão, o que será analisado caso a caso e de forma motivada pela ANTT. Em razão de tal constatação a disposição será mantida.

2.2.2 Cessão de Cabos de Fibras Óticas à EPL

O item 8 da minuta de contrato determina que a concessionária deverá construir e manter a infraestrutura necessária para a instalação de cabos de fibra óptica, e ceder à EPL o acesso a tal infraestrutura e um cabo composto por no mínimo 36 (trinta e seis) fibras.

Dado o custo associados a esta exigência, assim como devido ao fato da cessão dos cabos não estar diretamente associada à prestação de serviço aos usuários do sistema rodoviário, é recomendável que a agência possa explicitar as justificativas para a inclusão da referida exigência na minuta de contrato.

**Resposta da área técnica:**

A exigência atende ao interesse público, uma vez que objetiva subsidiar a criação de uma rede que possa servir de base, principalmente para os serviços e sistemas da área de transporte. Esta Infraestrutura de rede de fibra óptica será instalada na malha rodoviária e ferroviária brasileira. A proposição é prover conectividade a

todos os Estados, Municípios, Órgãos Públicos Federais, Operadores Logísticos, Concessionárias, e outras entidades visando cumprir os critérios de utilização da rede, beneficiando-se de um canal de comunicação rápido e com suporte a serviços e aplicações avançadas.

### 2.2.3 Desapropriações e Desocupações da Faixa de Domínio

A Cláusula 9.1.3 apresenta que “A Concessionária deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula, 9.1, seja por via consensual ou por intermédio de ações judiciais, até o limite da verba disponível, fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes (grifo nosso), na forma prevista na subcláusula 22.5”.

A Concessionária tem seus riscos de custos de desapropriação diminuídos, pelo fato do poder público permitir que haja recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos dispêndios que extrapolarem o valor limite previamente provisionado para a realização de desapropriações e desocupações da faixa de domínio. Como consequência, pode haver um desincentivo à eficiência da Concessionária no processo de negociação para a compra dos terrenos e na escolha do traçado com menores desapropriações e desocupações, podendo ocasionar o dispêndio de mais recursos financeiros.

Portanto, sugere-se que seja avaliada a adoção de mecanismos para a promoção da adequada avaliação e apuração dos custos e despesas associadas à desapropriação e desocupação da faixa de domínio.

#### **Resposta da área técnica:**

As regras relativas à faixa de domínio serão mantidas, pois entende-se que a Concessionária terá liberdade de negociação para desocupar a faixa, podendo estimar os custos alocados, diferentemente da desapropriação de um imóvel, em que é possível realizar o controle dos valores indenizados por meio da apresentação de laudos de avaliação.

#### 2.2.4 Execução de Obras e Serviços pelo Poder Público

A subcláusula 10.1.5 explicita que o Poder Público poderá realizar investimentos no sistema rodoviário concedido, estejam ou não previstos no PER. Situação que ensejará reequilíbrio econômico-financeiro em razão da alteração das obrigações a cargo da Concessionária.

O Poder Público investir em obras que não constam no PER é uma possibilidade que deve ser mantida, em razão da necessidade de adaptar a rodovia para cenários cuja previsão de projeção de tráfego não se conseguiu prever no momento da concessão, assim como para intervenções relacionadas a eventos supervenientes associados a projetos de longo prazo.

Entretanto, não se vislumbram vantagens que justifiquem a possibilidade do Poder Público realizar investimentos em obras que já constam no PER, pois poder-se-á deixar de alocar dinheiro público em rodovias não concedidas, que são de responsabilidade do Poder Público, para alocar o dinheiro público em rodovias concedidas, cuja responsabilidade de investimentos prevista no PER é da iniciativa privada.

#### **Resposta da área técnica:**

Compete à ANTT e ao Ministério dos Transportes avaliar a conveniência e oportunidade da realização de investimentos no Sistema Rodoviário Federal em busca do atendimento ao interesse público. Dessa forma, exemplificativamente, a realização de investimentos já previstos no PER poderão reverter para a modicidade da tarifa praticada aos usuários.

#### 2.2.5 Critérios para Execução de Obras de Manutenção de Nível de Serviço

A subcláusula 10.4.3 estabelece que “as demais obras de manutenção do nível de serviço são aquelas constantes do item Obras de Manutenção de Nível de Serviço – Obras de Melhoria, e correspondem às obras e serviços de melhoria e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, cuja execução dependerá da solicitação da ANTT, devendo ser observados os prazos e procedimentos previstos no PER”.

Estes investimentos estão previstos para ocorrer a partir do 6º ano da concessão nos prazos a serem definidos a critério da ANTT, e em geral estão associados à realização de obras como a execução de passarelas, vias marginais, acessos e trevos.

Do ponto de vista regulatório, é desejável que a definição do cronograma de investimentos de uma concessão observe, sempre que possível, a critérios objetivos previamente estabelecidos.

Dessa forma, sugere-se à ANTT que analise a viabilidade de predefinir um cronograma de obras de Manutenção de Nível de Serviço – Obras de Melhoria, ou alternativamente, vincular a execução de tais intervenções a parâmetros objetivos de desempenho.

**Resposta da área técnica:**

O Programa de Exploração da Rodovia prevê critérios objetivos para execução de Obras de Manutenção de Nível de Serviço.

2.2.7 Verba de Fiscalização

A subcláusula 15.9 determina que um valor anual será devido à ANTT como verba de fiscalização. Entretanto não é apresentada uma estimativa anual detalhada dos custos que a agência incorrerá com o processo de fiscalização. Informação que permite ao usuário e ao investidor ter ciência da calibração da quantia a ser paga pela Concessionária durante a concessão.

Ademais, segundo o PER, a concessionária terá a obrigação de fornecer veículos e construir e equipar postos de fiscalização a serem utilizados pela ANTT em cada lote concedido.

Sugere-se que a ANTT apresente, juntamente com os estudos de cada rodovia, o detalhamento dos custos associados às atividades de fiscalização que serviu de base para a determinação do valor da verba de fiscalização a ser paga pela futura concessionária de cada lote, com vistas a se ter uma arrecadação aderente aos

dispêndios requeridos pela atividade fiscalizatória.

**Resposta da área técnica:**

O valor previsto como verba de fiscalização para cada Lote foi definido considerando os custos estimados para as atividades fiscalizatórias a serem executadas pela ANTT na respectiva concessão, sendo que todos os documentos e informações necessários à elaboração da proposta, de que dispõe a ANTT, estão à disposição para consulta pelos interessados.

2.2.8 Revisão do Fluxo de Caixa Marginal resultante de cada Recomposição

A subcláusula 20.8.1 da minuta de contrato prevê a posterior utilização de dados reais nos casos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio do fluxo de caixa marginal, quando tiver sido adotada projeção de tráfego. Assim, a ANTT realizará, periodicamente, a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais, usando os dados de tráfego reais apurados.

Não obstante, avalia-se que a redação do item (ii) da referida subcláusula pode gerar dúvidas sobre a utilização de outros dados reais, além do volume de tráfego, pois prevê que a revisão a ser realizada pela ANTT poderá considerar ainda outras informações reais apuradas durante a vigência da concessão, a fim de substituir variáveis estimadas na elaboração do fluxo de caixa marginal.

Avalia-se que a utilização do termo “outras informações reais” pode originar interpretações em desacordo com o previsto pela subcláusula em comento, permitindo eventuais pleitos de revisão em que as concessionárias possam demandar a consideração de outros dados reais, não relacionados aos dados de tráfego. No limite, a futura concessionária poderia solicitar a consideração das informações reais relativas aos custos de determinado investimento, em substituição às informações estimadas no projeto de engenharia autorizado pela agência, o que representaria considerável risco para o Poder Concedente.

Sugere-se, assim, para fins de maior clareza e com vistas a promover segurança jurídica, que se explicita, no contrato, que as “outras informações reais” que poderão passar por revisão estão relacionadas apenas e tão somente aos dados de tráfego.

**Resposta da área técnica:**

A subcláusula será revisada referenciando regulamentação específica.

2.2.8 Destinação do Saldo do Fluxo de Caixa Marginal ao Final da Concessão

A subcláusula 22.8.2 determina que, ao final do Prazo da Concessão, caso seja encontrado um Fluxo de Caixa Marginal favorável à Concessionária, a ANTT imputará encargos adicionais ou reterá valores pagos pela Concessionária de forma a anular o Valor Presente Líquido do Fluxo de Caixa Marginal. Este procedimento está previsto na Resolução ANTT nº 3.651/2011, que regulamenta a aplicação do Fluxo de Caixa Marginal.

Todavia, para os casos em que a ANTT decida reter valores pagos pela Concessionária, não é informada a destinação que a agência dará aos recursos arrecadados.

Diante disso, sugere-se que a ANTT avalie a conveniência de disciplinar a destinação de tais recursos.

**Resposta da área técnica:**

A destinação desses recursos é incumbência exclusiva da ANTT, seguindo os princípios e diretrizes para os quais foi criada, estando sujeito a fiscalização dos órgãos públicos competentes, seguindo a legislação aplicável.

**48. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1331642**

**Contribuição:**

- Não há quaisquer dúvidas quanto à significativa carga tributária assumida pela população brasileira. Os brasileiros, lamentavelmente, veem seu custo de vida aumentar diurnamente, o que justifica o esforço que a Administração Pública continuamente empreende no

sentido de promover a tão esperada reforma tributária e adotar políticas de melhor distribuição de renda. Seguindo tal lógica, observa-se que o trecho objeto da concessão interceptará diretamente 22 municípios, além daqueles municípios vizinhos cuja população utiliza a via como principal rota de tráfego. Assim, onerar tal população com os custos do pedágio para trafegar pequenas distâncias é medida que se contrapõem aos mencionados esforços públicos de melhoria da qualidade de vida dos cidadãos brasileiros. Nesse sentido, em face da implantação do SISTEMA NACIONAL DE IDENTIFICAÇÃO AUTOMÁTICA DE VEÍCULOS – SINIAV, que, nos termos da RESOLUÇÃO No 412 DE 09 DE AGOSTO DE 2012, deverá estar obrigatoriamente concluída até 30 de junho de 2014, sugere-se que seja incluído no edital e no respectivo contrato para concessão da BR 262, trecho ES-MG, a implantação obrigatória do sistema de pedagiamento por meio eletrônico – sistema este facilmente implantado em face do SINIAV -, em toda a extensão da mencionada rodovia, eliminando-se a implantação de praças de pedágio nos moldes atuais. Tal medida trará significativos benefícios para os usuários, reduzirá os custos para a concessionária (que dispensará as despesas relativas à implantação e manutenção das praças de pedágio), e, sobretudo, adota um critério justo e equânime de pagamento, beneficiando assim aos usuários e à própria concessionária.

**Resposta da área técnica:**

A implantação do SISTEMA NACIONAL DE IDENTIFICAÇÃO AUTOMÁTICA DE VEÍCULOS – SINIAV ainda não foi completamente concluída, resultando em um entrave à adoção de tal como obrigatoriedade nas rodovias licitadas neste momento.

- Sugere-se ainda que, caso necessário, por qualquer motivo de retardamento no sistema de pedagiamento eletrônico que

eventualmente torne indispensável a implantação de praças de pedágio, estas utilizem métodos construtivos de Engenharia na modelagem modular pré-fabricadas com custos reduzidos, sem perder a qualidade e segurança construtiva, de forma a propiciar facilidade de desmonte futuro.

**Resposta da área técnica:**

Reiteramos que o método construtivo adotado será estabelecido pela concessionária desde que esta siga os parâmetros fixados no PER.

- Sugere-se também que, após implantação do pedagiamento eletrônico, seja adotado como trecho mínimo o percurso de 20 (vinte) km entre pórticos de cobrança eletrônica.

**Resposta da área técnica:**

A concessionária deverá seguir os parâmetros de acordo com o item 3.4.5. do PER.

- Por fim, face os benefícios do sistema de pedagiamento eletrônico já mencionados e o cronograma de duplicação da rodovia, é medida de justiça e equanimidade que somente seja exigido pedágio dos trechos efetivamente duplicados, sem utilização de cobranças indevidas por serviços não prestados a todos os usuários.

**Resposta da área técnica:**

Reiteramos que o sistema de pedagiamento proposto não será considerado nos contratos de concessão. Sobre a justiça tarifária, esclarecemos que: além da ampliação de capacidade, a tarifa de pedágio remunera outros serviços prestados pela concessionária; que a lógica de Project Finance implica na diluição de todos os custos incorridos pela concessionária durante todo o prazo da concessão em uma única tarifa básica de pedágio, devida por todos os usuários que passarem pelas praças de pedágio desde o início da cobrança. Lembramos que a consideração de

qualquer diminuição da receita da concessionária, como proposta, implica no aumento tarifário correspondente.

#### **49. Protocolo ANTT - 50500012764/2013-16**

##### **Contribuição:**

Edital 15.3, III - Verificamos que o volume de capital a ser subscrito e integralizado em 12 meses, no âmbito dos 07 lotes, é inferior ao efetivamente necessária para o cumprimento das obrigações da Concessão até o momento do início de cobrança de pedágio. Vale ressaltar que o eventual descumprimento dos aportes complementares pelos Proponentes impossibilitaria o cumprimento do cronograma de obras e demais exigências do PER. Constatamos no plano de negócios base, publicado no Anexo 4 do EVTE, que as necessidades de aportes para cumprir com as obrigações iniciais, necessárias à cobrança de pedágio, seriam:

- Lote 01: R\$ 293 MM
- Lote 02: R\$ 149 MM
- Lote 03 : R\$ 334 MM
- Lote 04: R\$ 183 MM
- Lote 05 : R\$ 423 MM
- Lote 06: R\$ 565 MM
- Lote 07 : R\$ 291 MM

Deste modo, sugerimos o reforço do capital mínimo a ser subscrito pela Concessionária, diante das necessidades de aporte acima indicadas.

##### **Resposta da área técnica:**

O estabelecimento dos critérios para determinação do capital mínimo da SPE é uma decisão de governo e está em conformidade com a legislação aplicável, em especial o art. 31, parágrafos 2º e 3º da Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993.

Edital - Anexo 05 - O art. 31, § 3º da Lei 8.666/93 estabelece que "o capital mínimo ou o valor do patrimônio líquido a que se refere o parágrafo anterior não poderia

exceder a 10% (dez por cento) do valor estimado da contratação, devendo a comprovação ser feita relativamente a data da apresentação da proposta, na forma da lei, admitida a atualização para esta data através de índices oficiais." No presente certame, o edital está considerando um percentual variável em cada lote (de 3,26% até 7,4%). Entretanto, nos parece mais razoável o estabelecimento de um percentual fixo para todos os lotes de modo a considerar o porte de cada lote na determinação da qualificação econômico-financeira dos Proponentes. Adicionalmente, gostaríamos de sugerir a aplicação do art. 33, inciso III, da Lei 8.666/93, o qual possibilita o aumento em 30% da exigência de patrimônio líquido mínimo no caso do Proponente apresentar proposta em Consórcio, de modo a proporcionar a isonomia entre os Proponentes que participarem isoladamente ou em Consórcio.

**Resposta da área técnica:**

O estabelecimento dos valores de patrimônio líquido mínimo exigido dos licitantes é uma decisão de governo. Especificamente quanto à apresentação da proposta em consórcio, é de se notar que a referida isonomia já é garantida pelo Item 5.5, III da Minuta de Edital, cuja previsão é de que cada consorciado deverá comprovar patrimônio líquido igual ou superior ao montante resultante da proporção de sua participação no consórcio.

## Manifestações Orais - Brasília

### **1. Nome: Matheus Horta Oliveira**

#### **Contribuição:**

Senhora presidente muito bom dia, senhoras e senhores bom dia. Meu nome é Mateus Horta, sou policial rodoviário federal, represento obviamente aqui a polícia rodoviária federal. A nossa contribuição a essa terceira etapa de concessões é muito simples na verdade, estamos tratando aqui a concessão de um patrimônio público que são as rodovias federais já descritas aí nesse lote, como parte integrante dessas rodovias estão os postos e delegacias da polícia rodoviária federal e para atender um bem público, para atender um interesse público, para aumentar a segurança do cidadão que se utiliza da rodovia, nada mais justo do que fazer constar também nessas concessões a manutenção, a reestruturação e a inovação dos postos e delegacia da polícia rodoviária federal que estão instalados e localizados nessas rodovias federais, então a nossa contribuição e a nossa sugestão para essa terceira etapa de concessões é para que esses postos e delegacias também sejam contemplados durante esse processo de concessão, muito obrigado.

#### **Resposta presencial da ANTT:**

Sr. Matheus, eu agradeço a presença e a contribuição, esse assunto faz parte da nossa audiência que é sobre estudos, então eu peço para que o senhor rerepresente a contribuição à tarde que nós responderemos.

#### **Resposta da Área Técnica:**

As demandas relacionadas à Polícia Rodoviária Federal são objeto de tratativas entre a direção desta e da ANTT. A minuta do Contrato de Concessão prevê verba para segurança no trânsito, que será disponibilizada, em parte, para aparelhamento da PRF. O Programa de Exploração da Rodovia, objeto da Audiência Pública nº

132/2013, disponibilizado oportunamente, irá prever os serviços relacionados à Polícia Rodoviária Federal e a suas instalações no Sistema Rodoviário.

## **2. Nome: Alexandre Verona**

### **Contribuição:**

Bom dia a todos, bom dia senhora presidente e bom dia a todos. Fazendo assim, minhas as palavras do meu colega é que realmente, só reforçando, o nosso intuito é que fique bem claro, tanto nos editais ou nos contratos, ou no plano de exploração das rodovias que seria obrigação da concessionária, por exemplo, que nós estamos na polícia rodoviária já há algum tempo, uns vinte anos na luta e vimos que quem perde com a mudança não é a polícia rodoviária e sim a comunidade local e enfim, a sociedade brasileira e nós, como ele falou, os postos e delegacia também é um patrimônio público da União e só repetindo anteriormente o que eu já falei, outrora a BR 040, na cidade de Barbacena foi duplicada, e simplesmente a rodovia passou por cima do posto e não se construiu outro posto da PDF em nenhum outro local, então vejam bem, quem é que perdeu com a duplicação? Houve um ganho que a gente acha que realmente é um ganho muito grande, é uma evolução para o país essas concessões, realmente é de parabenizar a atitude que vai ser um avanço muito bom, mais nós queremos que esse avanço, que os postos da polícia acompanhem também os avanços inerentes da rodovia, mas que fique bem claro os documentos porque depois para gente requerer alguma coisa já por experiência, não conseguimos diretamente com a concessionária e bem como também como a ANTT. Se não estiver escrito nos documentos, tanto os que são os editais, os contratos, os PER, então de uma maneira bem clara, se a rodovia em cima do posto que se construa outro posto, se o posto ficar do lado direito ou do esquerdo da rodovia duplicada se construa o posto no meio da rodovia porque, por exemplo, se duplicar a rodovia e o posto ficar do lado direito, se der um acidente a dois quilômetros do outro lado eu tenho que ir no próximo retorno ou se não construo

um túnel para passar, essas coisas têm que ficar bem clara porque são investimentos para a concessionária e se não tiver claro ela não vai querer gastar, aí a gente vai ter que recorrer e quem perde com isso não é a polícia rodoviária, é apenas a comunidade local, enfim, a sociedade brasileira, muito obrigado e pela oportunidade, tudo de bom. Posto, se o posto ficar do lado direito ou do esquerdo da rodovia duplicada se construa o posto no meio da rodovia porque, por exemplo, se duplicar a rodovia e o posto ficar do lado direito, se der um acidente a dois quilômetros do outro lado eu tenho que ir no próximo retorno ou se não construo um túnel para passar, essas coisas têm que ficar bem clara porque são investimentos para a concessionária e se não tiver claro ela não vai querer gastar, aí a gente vai ter que recorrer e quem perde com isso não é a polícia rodoviária, é apenas a comunidade local, enfim, a sociedade brasileira, muito obrigado e pela oportunidade, tudo de bom.

**Resposta presencial da ANTT:**

Sr. Verona, muito obrigada pela contribuição, me lembro que o senhor estava presente também na nossa audiência pública realizada em Belo Horizonte, obrigada pela contribuição. Apesar de não ser objeto dessa audiência a pedido dos nossos diretores, a Dra. Natália Marcassa e o Dr. Jorge Bastos, a SUINF vai responder. É extremamente importante e o momento é realmente nas audiências públicas para apresentar as contribuições porque elas podem alterar, tanto edital como o contrato, como o próprio Programa de Exploração da Rodovia. Há previsão sim de reforma e implantação de postos da polícia rodoviária federal, ao longo das rodovias que serão concedidas, há também a verba de aparelhamento da polícia rodoviária federal onde a polícia pode solicitar a agência e a concessionária que adquira equipamentos que serve justamente para aparelhá-los, para que possa aumentar a efetividade da fiscalização da polícia ao longo das rodovias que entendemos que é extremamente importante. E também eu lembro que há também a possibilidade da implantação de colaboradores de velocidade ao longo das

rodovias que é um instrumento bastante importante para a redução não só da quantidade, mas também da gravidade e do número de acidentes e lembrando que a alteração dos controladores de velocidade é uma atribuição exclusiva da polícia rodoviária federal e nas outras concessões nós fazemos os estudos em conjunto, os estudos são encaminhados para a polícia para aprovação. Eu agradeço a manifestação e digo que está registrada, será respondida formalmente e analisada. Muito obrigada inspetor.

**Contribuição:**

Obrigada pela oportunidade senhora presidente, a respeito da verba de aparelhamento, eu torno a repetir a clareza com que pode ser comprado, porque nós temos muitas dificuldades, chegou ao ponto de a pessoa que gerencia essa parte da polícia foi um avanço assim extraordinário, por exemplo, a polícia rodoviária federal ela é dividida em núcleos, é o núcleo do corpo de moto, tem o núcleo de operações especiais e também a SIOP, todas elas trabalham diretamente no trecho concessionado, mas elas não estão locadas no trecho concessionado. Então há uma dificuldade de repasse da verba para esses núcleos, para equipamentos, o núcleo também de inteligência aonde precisa de equipamentos mais sofisticados para descobrirem os delitos do trecho, então nós não temos condições de repassar essa verba de aparelhamento que foi um ganho extraordinário para a polícia rodoviária federal para esses núcleos que trabalham diretamente nos trechos concessionados. Somente é contemplado os postos que estão no trecho, por exemplo, a delegacia muitas das vezes é no centro da cidade do trecho, não pode usar a verba lá e ela que comanda toda a diretriz do trecho concessionado, eu posso usar a verba somente no trecho, mas na delegacia que faz parte está fora, então são esses detalhes, se não tiver bem claro para nós fica assim um pouco difícil, é isso que eu queria acrescentar. Muito obrigado aí pela oportunidade.

**Resposta presencial da ANTT:**

Mais uma vez obrigada. A forma de repasse para deixar claro para todos os participantes, a gente faz um convênio que é assinado entre as partes e esse convênio é que doutrina a forma de como esse valor vai ser repassado para a polícia rodoviária federal, é essa constatação do Sr. Verona é realmente válida, havia um entrave na forma de repasse, deveria ser apenas para os postos localizados ao longo das rodovias concedidas, no entanto nós estamos trabalhando já num aditivo a esse convênio, entramos já em um acordo, a polícia rodoviária federal já nos respondeu, essa nova minuta encontra-se na nossa procuradoria, então esse vai ser um projeto piloto, a gente faz um porque os convênios são iguais para os demais, a gente apenas vai replicar, então eu asseguro aos senhores que esse problema já está sanado e em breve assinaremos um novo aditivo ao convênio e esse não será mais um problema.

**Resposta da Área Técnica:**

As demandas relacionadas à Polícia Rodoviária Federal são objeto de tratativas entre a direção desta e da ANTT. A minuta do Contrato de Concessão prevê verba para segurança no trânsito, que será disponibilizada, em parte, para aparelhamento da PRF. O Programa de Exploração da Rodovia, objeto da Audiência Pública nº 132/2013, disponibilizado oportunamente, irá prever os serviços relacionados à Polícia Rodoviária Federal e a suas instalações no Sistema Rodoviário.

## Manifestações Escritas

### 1. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1290435

#### **Contribuição:**

Incluir no rol da garantias a ser oferecidas pelos proponentes imóveis urbanos ou rurais. Justificativa: aumentar o universo de possíveis interessados no processo licitatório

#### **Resposta da área técnica:**

A Lei nº 8.666/93 é a legislação que disciplina as licitações, incluindo este leilão para concessão das rodovias, e essa Lei somente admite as formas de garantias constantes de seu artigo 56, modalidades estas previstas no Edital. A previsão das modalidades de garantia de proposta constante do Edital atém-se aos limites das normas inscritas nos arts. 31, inciso III, e 56, §1º, incisos I a III da Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993, que não preveem a possibilidade de oferecimento de imóveis.

### 2. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1290447

#### **Contribuição:**

Que os novos contratos de concessão das rodovias, relativos a esta audiência, estejam previstos a exigência da construção de locais seguros destinados à estacionamento de veículos e descanso para os motoristas situados a intervalos menores que 200 (duzentos) km entre sim, incluindo área isolada para os veículos que transportam produtos perigosos/químicos, em consonância com o volume médio diário de tráfego nas rodovias. Justificativa: a solicitação é de extrema importância para a efetivação da Lei 12.619/12, que no projeto original contempla esse dispositivo.

#### **Resposta da área técnica:**

Haverá uma modificação no PER, a fim de incluir a previsão da realização de

estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada para os usuários nas rodovias.