

ATA DE RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS

Em atendimento ao disposto no item 3.3 do Edital de Concessão nº 001/2013, a Comissão de Outorga para a 3ª Etapa das Concessões de Rodovias Federais – Fase III, lotes 2 e 4, constituída pelo Diretor Geral da ANTT por meio da Portaria nº 463 de 31 de julho de 2013, publicada no Diário Oficial da União de 1 de agosto de 2013, leva ao conhecimento público as manifestações de esclarecimentos sobre o Edital, recebidas entre os dias 1 e 16 de agosto de 2013, e suas respectivas respostas. As formulações apresentadas, bem como as respostas e esclarecimentos que se seguem, passam a integrar o Edital em referência.

1 - Protocolo nº1528895

Recebido em 05/08/2013 às 12:42:53(hs)

-

Pergunta 1: Com relação aos trechos do Lote que estão incluídos dentro do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, gostaríamos que nos confirmassem se os trabalhos iniciais e os de recuperação que terão que ser realizados na via existente desses trechos serão executados no âmbito desse Programa e que, portanto, ficarão fora do alcance da concessão.

Resposta:

Os trechos do Lote incluídos dentro do Programa de Aceleração do Crescimento e que cujas obras são de responsabilidade do DNIT são listados no Apêndice D do PER. Para estes trechos, caberá a concessionária, conforme estabelecido na Cláusula 10.5 do Contrato, o recebimento das obras. A concessionária deverá encaminhar documento de recebimento definitivo, conforme prazo estabelecido na cláusula 10.5.4, com o levantamento da relação dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER que não estão atendidos nos referidos trechos. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras. É obrigação da concessionária a adequação dos parâmetros de desempenho destes trechos para atender ao PER, com exceção dos listados na cláusula 10.5.3. Ressalta-se que nos termos da subcláusula 10.3.1(iii), a Concessionária será responsável pela implantação das obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais nos subtrechos em obras pelo DNIT, desde a Data de Assunção, devendo observar todos os Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos e os prazos e condições estabelecidos no PER para a Frente de Serviços Operacionais

2 - Protocolo nº1530082

Recebido em 06/08/2013 às 14:28:53 (hs)

Item 8 do anexo 5

Pergunta 1: No Documento nº 23 do item referenciado do edital é exigido que seja apresentada “prova da inexistência de débitos junto à ANTT, através da emissão de certidão negativa de dívida ativa ou de certidão positiva com efeito negativo, emitidas pelo órgão interno competente”

Fizemos uma solicitação para a expedição desta certidão na Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres, e fomos informados que não consta débito, mas que o referido departamento não emite tal certidão.

Perguntamos:

- De que forma poderemos comprovar a inexistência de débitos junto à ANTT?
- Qual departamento deve ser contatado para emissão da referida certidão?

Resposta:

A solicitação da emissão da Certidão Negativa de Dívida Ativa da ANTT deve ser enviada, preferencialmente, por meio eletrônico, através do endereço cnda.antt@antt.gov.br, ou mediante protocolo de petição física na Sede ou em uma das unidades regionais da ANTT. Após isso, a Procuradoria Federal junto à ANTT – PF/ANTT analisará o pedido e, acaso não haja anotação inscrita no cadastro de dívida ativa da Agência, ou, no caso de existência de dívida, desde que configurada alguma das hipóteses em que se permite a emissão da Certidão Positiva com Efeito de Negativa, a respectiva certidão será emitida, com validade de 30 dias. Na ocasião da retirada da CNDA, deverá o representante da empresa apresentar documento de identidade e de representação.

3 - Protocolo nº1537335

Recebido em 14/8/2013 às 15:03:40(hs)

7.4, subitem VI

Pergunta 1: A garantia de proposta pode ser apresentada em nome do consórcio?

Resposta:

De acordo com a cláusula 7.4. item 6 do edital, se a proponente for um consórcio, a garantia de proposta deverá apresentar o nome de um ou mais consorciados, explicitando também o nome do consórcio e de todos os consorciados, com suas respectivas participações sociais.

4 - Protocolo nº1538304 e nº 1538307

Recebidos em 14/8/2013 às 18:43:39(hs) e 14/08/2013 às 18:58:32(hs) respectivamente

Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia - Apêndice A – Detalhamento do Sistema Rodoviário

Pergunta 1: O Apêndice A demonstra que existem 65,7 km Em Obras de Duplicação (EOD), mas em Visita Técnica ao trecho constatamos que apenas 17,23 km necessitam de duplicação. Por que esta divergência entre o Edital e a realidade da rodovia a ser concessionada?

Resposta:

Conforme o 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, a Proponente deverá utilizar os dados levantados por ela, que melhor caracterizem a execução do escopo contratual, independentemente das informações fornecidas pelo Poder Concedente.

Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia - Apêndice D – Subtrechos com Obras de Duplicação a serem Executadas pelo DNIT

Pergunta 2: Completando o questionamento anterior, o Apêndice D informa que: “Não há subtrechos com obras a serem executadas pelo DNIT no Lote 4”, o que contradiz os 65,7 km do

Apêndice A e os 17,23 da Visita Técnica. Qual o procedimento que devemos adotar para esta licitação, em função desta divergência de informação?

Resposta:

As informações apresentadas nos apêndices A e D são distintas. O apêndice A mostra obras em andamento ou com conclusão prevista para antes do início da concessão, cabendo a Concessionária adequar referidos trechos de acordo com as previsões do Contrato de Concessão e do PER. Já o apêndice D mostra trechos que serão duplicados pelo DNIT durante a concessão, com tratamento específico previsto na cláusula 10.5 do Contrato de Concessão.

(i) Volume 3, Tomo V, páginas 11 e 12, Tabelas 1 e 2 e (ii) Anexo 2 – PER, Apêndice B; item 2, página 6, item 3.2.1.1, página 32

Pergunta 3: O comprimento total a ser concessionado informado nos documentos:(i) 425,8 km e (ii) 436,6 km. Qual a razão desta diferença de 10,8 km?

Resposta:

A informação apresentada no Volume 3, Tomo V se refere a descrição dos subtrechos homogêneos observados no campo e portanto reflete a situação atual da rodovia, que de acordo com o PNV 2011 apresenta extensão de 425,8 km. Por sua vez, a informação contida no PER diz respeito à situação futura da rodovia, após as obras de melhorias e duplicação. A diferença de 10,8 km é resultado da inserção do contorno de Uberlândia na concessão, que pode ser verificada em detalhes no apêndice A do PER.

Volume 3, Tomo IV, item 3.4.2.2.2, 6º parágrafo

Pergunta 4: Quais são as OAE's que não integram o patrimônio da RODOVIA e que estão dentro da faixa de domínio?

Resposta:

De acordo com a cláusula 4.2.1 do Contrato de Concessão, o Sistema Rodoviário e os bens mencionados na subcláusula 4.1.1 (ii) do Contrato de Concessão serão transferidos à Concessionária mediante a assinatura de Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a Concessionária, o DNIT e a ANTT. Este Termo de Arrolamento e transferência de bens deve ser firmado em 30 (trinta) dias a contar da publicação do extrato do Contrato de Concessão no DOU.

(i) Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia, página 33 e (ii) Volume 3, Tomo V, página 5, 1º parágrafo

Pergunta 5: Os tópicos: (i) informa que o PNV 2012 é referência para todo o conteúdo do PER e para o Apêndice B; e (ii) baseou-se no PNV 2011. Qual é a diferença que poderá ser encontrada na documentação base do Edital de Concorrência ao considerar dois PNV's diferentes?

Resposta:

O estudo baseou-se no PNV 2011. Todas as referências ao PNV contidas no PER referem-se ao PNV 2011.

Anexo 2 – PER, item 3.4.6.2

Pergunta 6: Qual a extensão dos Cabos de Fibra Ótica e onde deverão ser instalados (acostamentos ou canteiro central)?

Resposta:

A extensão dos cabos de fibra ótica deverá contemplar toda a extensão do Sistema Rodoviário. Quanto à instalação destes cabos, a Concessionária deverá escolher a localização que lhe assegure maior eficiência operacional.

Pergunta 7: Qual o procedimento que será dado aos contratos atuais que o DNIT mantém com outras empresas que estão trabalhando diretamente no trecho a ser concessionado?

Resposta:

De acordo com a cláusula 10.1.4 do Contrato de Concessão, 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 D do PER.

5 - Protocolo nº1539264 e nº50500.148670/2013-76

Recebido em 16/08/2013 às 15:23(hs) e 16/08/2013 às 14:54(hs) respectivamente

Item 2.4.1 do Edital de Concessão.

Pergunta 1: Conforme em resumo definido no item 2.4.1 do Edital, estes "fins exclusivos de precificação" foram os que determinaram a Tarifa Básica de Pedágio. Está correto este nosso entendimento, sim ou não? Em caso negativo, como foi definida esta Tarifa Básica de Pedágio?

Resposta:

O entendimento está correto. A Tarifa Básica de Pedágio indicada no edital foi precificada nos termos do item 2.4.1, o qual indica o caráter referencial dos estudos.

Item 4.1 do Edital de Concessão.

Pergunta 2: 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:

O entendimento não está correto, uma vez que a presente licitação é regida pela Lei 9.491/97, na modalidade leilão, sendo que as regras da Lei 8.666 são aplicadas subsidiariamente. Ademais, considerando o procedimento específico do leilão o prazo para impugnação encerra-se no dia 11.09, dois dias úteis anteriores à data prevista para entrega dos envelopes e documentos.

Itens 6.2 e 6.13 do Edital de Concessão.

Pergunta 3: Entendemos que caso uma Proponente apresente Proposta Econômica Escrita para mais de um Lote Rodoviário, poderá entregar um único volume 1 (Garantia da Proposta) e

um único volume 3 (Documentos de Qualificação) fazendo indicar em suas respectivas capas tantos Lotes Rodoviários quantos forem a sua pretensão. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 7.2.1 do Edital de Concessão.

Pergunta 4: Na renovação da Garantia da Proposta, o reajuste será pelo IPCA compreendido entre a Data para Recebimento dos Envelopes e o mês imediatamente anterior a renovação da Garantia da Proposta. Caso o IPCA não tenha sido divulgado até a data da renovação, entendemos que o referido índice poderá ser projetado pela Proponente e se, por ventura, vier a ser um valor menor, será apresentado um endosso. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

Caso ocorra a hipótese narrada, a ANTT esclarecerá na ocasião os procedimentos a serem adotadas.

Item 7.4 alínea IV do Edital de Concessão.

Pergunta 5: Considerando que o Edital de Concessão estabelece que caso a Proponente apresente Proposta Econômica Escrita para mais de um Lote Rodoviário, deverá esta, apresentar um único Volume 1 (Garantia da Proposta). Dessa forma, entendemos que a CARTA DE APRESENTAÇÃO devidamente assinada pela Corretora Credenciada, conforme constante do Anexo 16, a qual acompanhará a Garantia da Proposta, também poderá ser emitida em um documento único indicando expressamente tanto o Lote Rodoviário BR-262/ES/MG quanto o Lote Rodoviário BR-050/GO/MG. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 7.4 alínea VII do Edital de Concessão.

Pergunta 6: Considerando que o Edital de Concessão estabelece que caso a Proponente apresente Proposta Econômica Escrita para mais de um Lote Rodoviário, deverá esta, apresentar um único Volume 1 (Garantia da Proposta). Dessa forma, entendemos que o FORMAL COMPROMISSO OPERACIONAL DE PAGAMENTO DE EMOLUMENTOS devidamente assinada pela Corretora Credenciada, conforme constante do Anexo 17, o qual deverá ser inserido no referido Volume 1 (Garantia da Proposta), também poderá ser emitido em um documento único indicando expressamente tanto o Lote Rodoviário BR-262/ES/MG quanto o Lote Rodoviário BR-050/GO/MG. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 7.4 alínea IX do Edital de Concessão.

Pergunta 7: Considerando que o Edital de Concessão estabelece que caso a Proponente apresente Proposta Econômica Escrita para mais de um Lote Rodoviário, deverá esta, apresentar um único Volume 1 (Garantia da Proposta). Dessa forma, entendemos que a DECLARAÇÃO INDEPENDENTE DE PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA devidamente assinada pelo Representante Credenciado, conforme constante do Anexo 18, a qual deverá ser inserida no

referido Volume 1 (Garantia da Proposta), também poderá ser emitida em um documento único indicando expressamente tanto o Lote Rodoviário BR-262/ES/MG quanto o Lote Rodoviário BR-050/GO/MG. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 7.10 do Edital de Concessão.

Pergunta 8: Entendemos que em qualquer hipótese, a Garantia da Proposta somente poderá ser executada pela ANTT, mediante prévia notificação à Proponente inadimplente e, desde que, seja assegurado a esta, o direito ao contraditório e a ampla defesa.

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 7.10 alínea I do Edital de Concessão.

Pergunta 9: Entendemos que no caso de apresentação dos Documentos de Qualificação em desconformidade com o Edital, não há que se falar em execução da Garantia da Proposta, mas sim em inabilitação da Proponente, nos termos dos itens 13.2 e 13.2.1 do referido Edital. Dessa forma, solicitamos a alteração do referido Item da Minuta do Edital.

Resposta:

Considerando que o Leilão ocorrerá com a inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento, nos termos do art. 18-A da Lei nº 8987, de 1995, a apresentação de Proposta Econômica Escrita que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital, ou apresentação de habilitação em desconformidade com o Edital, ensejará, sim, a execução da garantia da proposta, observados princípios constitucionais do contraditório e ampla defesa.

Item 7.10 alínea II do Edital de Concessão.

Pergunta 10: Entendemos que no caso de apresentação de Proposta Econômica Escrita que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital, não há que se falar em execução da Garantia da Proposta, mas sim em desclassificação da Proponente, nos termos do item 12.4.1 do referido Edital. E, dessa forma, solicitamos a alteração do referido Item da Minuta do Edital.

Resposta:

Considerando que o Leilão ocorrerá com a inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento, nos termos do art. 18-A da Lei nº 8987, de 1995, a apresentação de Proposta Econômica Escrita que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital, ou apresentação de habilitação em desconformidade com o Edital, ensejará, sim, a execução da garantia da proposta, observados princípios constitucionais do contraditório e ampla defesa.

Item 8.1.2 alínea I do Edital de Concessão.

Pergunta 11: Considerando que o Edital de Concessão estabelece que caso a Proponente apresente Proposta Econômica Escrita para mais de um Lote Rodoviário, deverá esta, apresentar um único Volume 1 (Garantia da Proposta). Dessa forma, entendemos que a PROCURAÇÃO, conforme constante do Anexo 12, a qual deverá ser inserida no referido

Volume 1 (Garantia da Proposta), também poderá ser emitida em um documento único indicando expressamente tanto o Lote Rodoviário BR-262/ES/MG quanto o Lote Rodoviário BR-050/GO/MG. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 8.1.2 alínea II do Edital de Concessão.

Pergunta 12: Considerando que o Edital de Concessão estabelece que caso a Proponente apresente Proposta Econômica Escrita para mais de um Lote Rodoviário, deverá esta, apresentar um único Volume 1 (Garantia da Proposta). Dessa forma, entendemos que a PROCURAÇÃO, conforme constante do Anexo 12, a qual deverá ser inserida no referido Volume 1 (Garantia da Proposta), também poderá ser emitida em um documento único indicando expressamente tanto o Lote Rodoviário BR-262/ES/MG quanto o Lote Rodoviário BR-050/GO/MG. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 8.1.2 alínea II do Edital de Concessão.

Pergunta 13: O referido item estabelece que em caso de Consórcio, o instrumento de procuração deverá ser acompanhado com a indicação da empresa Líder como responsável pelos atos praticados pelo Consórcio, contudo, entendemos que tal indicação já será feita no Termo de Compromisso de Constituição de SPE, o qual será anexado no Volume 1 (Garantia da Proposta). Diante da presente, pergunta-se: Há necessidade de apresentação de uma Carta do Consórcio indicando a empresa Líder como responsável pelos atos praticados pelo Consórcio perante a ANTT?

Resposta:

Caso a indicação da empresa líder como responsável pelos atos praticados pelo Consórcio perante a ANTT conste do Termo de Compromisso de Constituição de SPE constante do Volume 1 não será necessária apresentação de documento adicional.

Item 8.1.2 alínea II do Edital de Concessão.

Pergunta 14: Entendemos que em caso de Consórcio, a comprovação dos poderes de representação dos Representantes Credenciados se dará mediante procuração do Anexo 12 do Edital nos termos do item 8.1.2 (II) em substituição àquele instrumento de procuração nos termos do item 8.1.2 (I) do Edital e, dessa forma, no Volume 1 (Garantia da Proposta) deverá constar somente o instrumento de procuração e demais documentos descritos no item 8.1.2 (II) do Edital. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 8.2.1 do Edital de Concessão

Pergunta 15: Considerando que o Edital de Concessão estabelece que caso a Proponente apresente Proposta Econômica Escrita para mais de um Lote Rodoviário, deverá esta, apresentar um único Volume 1 (Garantia da Proposta). Dessa forma, entendemos que o CONTRATO DE INTERMEDIACÃO, conforme constante do Anexo 14, o qual deverá ser inserida

no referido Volume 1 (Garantia da Proposta), também poderá ser emitido em um documento único indicando expressamente tanto o Lote Rodoviário BR-262/ES/MG quanto o Lote Rodoviário BR-050/GO/MG. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 9.3 alínea VII do Edital de Concessão.

Pergunta 16: Caso o benefício do REIDI não seja concedido para a Concessionária, de que forma se dará o reequilíbrio do contrato?

Resposta:

O reequilíbrio econômico Financeiro do Contrato de Concessão será avaliado à luz da matriz de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão. Havendo reequilíbrio econômico-financeiro, o contrato prevê que o critério do fluxo de caixa marginal deverá ser utilizado quando não aplicáveis as hipóteses dos fatores C e D, como é o caso do REIDI.

Item 9.3 alínea VII do Edital de Concessão.

Pergunta 17: Entendemos que o benefício do REIDI poderá ser aplicado apenas uma única vez durante todo o contrato de concessão, para os contratos que forem celebrados no período de 5 anos em que estiverem ocorrendo as obras de duplicação da rodovia. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

O item 9.3, inciso VII do Contrato de Concessão 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, nos cinco primeiros anos após a habilitação no regime. Para fins de proposta deverá ser considerada a utilização por uma única vez.

Item 9.3 alínea VII do Edital de Concessão.

Pergunta 18: Caso o benefício do REIDI seja obtido por um prazo maior do que 5 anos, haverá reequilíbrio a favor do Poder Concedente?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 9.3 alínea VII do Edital de Concessão.

Pergunta 19: O referido item dita que “(...) o valor dos investimentos previstos no PER serão objetos de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente, nos cinco primeiros anos após a habilitação no regime.”

Não tendo sido estabelecido um prazo para que o vencedor consiga a habilitação no REIDI, a previsão acima pode inviabilizar o projeto caso a SPE consiga esta habilitação tardiamente, após o início dos desembolsos correspondentes às obras de duplicação, que devem se iniciar assim que o contrato for assinado.

Este fato, aliado à característica do cronograma de obras, que tem seu maior volume de investimentos concentrado no início da concessão, esta hipótese de habilitação tardia poderá acarretar um descompasso na proposta, uma vez que o REIDI incidiria sobre investimentos de menor monta do que os previstos para os primeiros anos do Contrato.

Favor esclarecer se o atraso na obtenção do REIDI, sem que isso tenha sido causado por culpa da Concessionária, ensejará reequilíbrio econômico-financeiro.

Resposta:

Caberá aos proponentes avaliar os prazos e procedimentos necessários para obtenção do benefício, devendo a futura Concessionária tomar as medidas necessárias para sua habilitação. Eventual pedido de reequilíbrio econômico Financeiro do Contrato de Concessão será avaliado à luz da matriz de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão.

Item 13.3.1 c/c o Item 13.4.2 do Edital de Concessão.

Pergunta 20: Entendemos que no caso de inabilitação da Proponente, nos termos do referido item do Edital, não há que se falar em multa ou execução integral da Garantia da Proposta, haja vista que uma vez inabilitada, o processo licitatório terá seu prosseguimento normal com a abertura dos documentos de habilitação da Proponente que tenha apresentado a segunda melhor proposta econômica. Se for assim, a segunda proponente que for também inabilitada terá sua Garantia de Proposta executada? Dessa forma, entendemos pertinente a exclusão do referido Item da Minuta do Edital.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Item 15.3 do Edital de Concessão.

Pergunta 21: 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:

O prazo será mantido, pois a fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Item 1 – Anexo 5 do Edital de Concessão.

Pergunta 22: Considerando que o Edital de Concessão estabelece que caso a Proponente apresente Proposta Econômica Escrita para mais de um Lote Rodoviário, deverá esta, apresentar um único Volume 3 (Documentos de Qualificação). Dessa forma, entendemos que a

CARTA DE APRESENTAÇÃO devidamente assinada, conforme constante do Anexo 6, a qual deverá ser inserida no referido Volume 3 (Documentos de Qualificação), também poderá ser emitidos em um documento único, indicando expressamente tanto o Lote Rodoviário BR-262/ES/MG quanto o Lote Rodoviário BR-050/GO/MG. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 3 – Tabela I – nº. 1 do Anexo 5 do Edital de Concessão

Pergunta 23: Entendemos que somente a última alteração/consolidação do Estatuto Social ou do Contrato Social da Proponente pessoa jurídica devidamente arquivada no registro empresarial ou cartório competente é documento suficiente para comprovação relativa à regularidade jurídica. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento está correto, desde que haja a consolidação do estatuto ou contrato social.

Item 7 – Tabela V – nº. 16 do Anexo 5 do Edital de Concessão.

Pergunta 24: Entendemos não ser necessário a apresentação do Balanço Patrimonial e o Demonstrativo de Resultados devidamente arquivados e registrados na Junta Comercial, caso se trate de Sociedade Limitada com número de sócios inferior ao referido no artigo 1.072, §1º, do Código Civil e que, simultaneamente, não se enquadre na regra do artigo 3º da Lei 6.404/76. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

Cada sociedade deverá apresentar o Balanço Patrimonial e o Demonstrativo de Resultados conforme a sua legislação de regência, podendo a sociedade limitada apresentar o balanço constante de livros devidamente registrados nas juntas comerciais ou com base na legislação que prevê a escrituração digital certificada.

Item 14 – Tabela VIII – nºs. 26 a 31 do Anexo 5 do Edital de Concessão.

Pergunta 25: Considerando que o Edital de Concessão estabelece que caso a Proponente apresente Proposta Econômica Escrita para mais de um Lote Rodoviário, deverá esta, apresentar um único Volume 3 (Documentos de Qualificação). Dessa forma, entendemos que todas as declarações e ou minutas descritas no Item 14 – Tabela VIII – nºs. 26 a 31 do Edital de Concessão, conforme constante dos Anexos 7, 8, 9, 10, Minuta de Estatuto Social e Minuta de Acordo de Acionista da SPE, os quais deverão ser inseridos no referido Volume 3 (Documentos de Qualificação), também poderão ser emitidos em um documento único referente a cada Anexo e Minutas, indicando expressamente tanto o Lote Rodoviário BR-262/ES/MG quanto o Lote Rodoviário BR-050/GO/MG. Está correto o nosso entendimento?

Além disso, com relação os documentos que comprovam os poderes dos signatários, entendemos também que não precisarão ser juntados um para cada Declaração emitida, basta tão somente ser inserido no referido Volume 3 (Documentos de Qualificação) um documento único que comprovem os poderes dos signatários. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto. Com relação ao Estatuto Social e Acordo de Acionistas, vale lembrar que para cada Lote será constituída uma SPE distinta.

Anexo 15 – Manual de Procedimento do Leilão do Edital de Concessão.

Pergunta 26: O referido anexo estabelece no Capítulo 1 – Relação dos Documentos – Proponente em Consórcios, que as empresas em Consórcio deverão apresentar toda documentação comum a todos os tipos de Proponentes, todavia, entendemos que a comprovação dos poderes de representação dos Representantes Credenciados mediante procuração do Anexo 12 do Edital é aquela referente ao item 8.1.2 (II) e não ao item 8.1.2 (I) do Edital de Concessão. Ou seja, as empresas em Consórcio estão obrigadas apenas apresentar instrumento de procuração e demais documentos, conforme disposto no item 8.1.2 (II) em substituição àquele instrumento de procuração nos termos do item 8.1.2 (I) do Edital e, dessa forma, no Volume 1 (Garantia da Proposta) deverá constar somente o instrumento de procuração e demais documentos descritos no item 8.1.2 (II) do Edital. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento está correto.

Cláusula 1.1 (xxii) da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta 27: A definição do Fator X aqui apresentada define o compartilhamento com os usuários do Sistema Rodoviário dos ganhos de produtividade obtidos pela Concessionária, porém a definição correta seria a da cláusula 18.4.5, que define compartilhamento obtidos pelo Setor Rodoviário Brasileiro. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Ambas as definições mencionadas são compatíveis entre si e estão corretas.

Cláusula 3.2 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 28: Entendemos que a Minuta do Contrato não deveria estabelecer uma limitação do prazo para prorrogação contrato, uma vez que durante o prazo de concessão o Poder Concedente poderá solicitar unilateralmente novos investimentos ou serviços não previstos originalmente no Contrato, ensejando o direito da Concessionária de pleitear o reequilíbrio do contrato e a prorrogação é um dos mecanismos para a recomposição econômico-financeiro dos contratos, de forma a não onerar o Usuário com o aumento de tarifas. Dessa forma, entendemos que a redação da referida subcláusula seja alterada.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nesses documentos ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Subcláusula 4.1.1 (iii) da Cláusula 4.1 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 29: O item 4.1.1 (iii) da Minuta do Contrato de Concessão estabelece que integram a Concessão os bens adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária, ao longo do prazo da Concessão, que sejam utilizados na operação e manutenção do Sistema Rodoviário. Com relação aos bens arrendados ou locados pelo Concessionário, o item 29.2.1 da Minuta do Contrato é claro ao estabelecer que a Poder Concedente poderá suceder a Concessionária nos respectivos contratos de arrendamento ou locação de tais bens. Já no que tange aos bens

adquiridos entendemos que são aqueles englobados no conceito de Bens Reversíveis, ou seja, são apenas aqueles bens da Concessão exclusivamente necessários à continuidade dos serviços relacionados à Concessão, conforme definidos em Contrato e seus respectivos Anexos. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Cláusula 4.2 da Parte VII - Minuta de Contrato.

Pergunta 30: A Proponente entende que a assinatura do Termo de compromisso e Regularização Ambiental requer o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens assinado, sendo, portanto, o prazo citado na cláusula 4.2.2 vinculado ao prazo estabelecido na cláusula 4.2.1.

Entretanto, os dois eventos abrangem Entidades diferentes: enquanto a assinatura do Termo de Arrolamento envolve Concessionária, DNIT e ANTT, a assinatura do Termo de compromisso e Regularização Ambiental envolve, além da Concessionária e da ANTT, o IBAMA. Caso a assinatura do Termo de compromisso e regularização ambiental sofra um atraso por responsabilidade do IBAMA, que não é Parte juridicamente envolvida no Contrato de Concessão, e, em função disso, as posteriores providências (previstas nos itens 6.8 e 6.9 da Minuta de Contrato) venham a sofrer atraso, questiona-se:

- a) a Concessionária será isentada da multa prevista para “Não apresentação dos projetos dos trechos da rodovia objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER que são passíveis de enquadramento no inciso III do art. 8º da Portaria nº 288/MT/MMA”?
- b) Se tais atrasos afetarem a implantação da primeira etapa de obras, será aplicado desconto de reequilíbrio pelo trecho não disponibilizado no prazo?
- c) Se tais atrasos afetarem a implantação da primeira etapa de obras, terá reequilíbrio por perda de receita?

Resposta:

A assinatura do Termo de Arrolamento que faz referência a cláusula 4.2.1 do Contrato de Concessão não é condição para assinatura do Termo de Compromisso de regularização ambiental que faz menção o art. 4º da Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013. A seu turno, as obrigações previstas nas cláusulas 6.8 e 6.9 não estão condicionadas a assinatura do Termo de Compromisso de regularização ambiental que faz menção o art. 4º da Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013. Os casos concretos, quando ocorrerem, serão analisados pela ANTT com base nas regras contratuais.

Subcláusula 4.2.2 da Cláusula 4.2 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 31: Entendemos que o Termo de Compromisso de Regularização Ambiental deverá ser firmado tanto pela Concessionária e pelo Poder Concedente, conforme estabelece o art. 4º da Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013, haja vista que existem obras e licenças ambientais de responsabilidade destes e que poderão impactar na obtenção da Licença de Operação pela Concessionária. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento está correto.

Subcláusula 4.2.2 da Cláusula 4.2 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 32: O DNIT fará parte da assinatura do o Termo de Compromisso de Regularização Ambiental mencionado no art. 4º da Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013?

Resposta:

O DNIT poderá fazer parte da assinatura do Termo de Compromisso de Regularização Ambiental, conforme avaliação a ser realizada pelo IBAMA para cada rodovia concedida.

Subcláusula 4.2.3 da Cláusula 4.2 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 33: Entendemos que os bens que integram o Sistema Rodoviário são somente aqueles que a Concessionária declarar ter conhecimento da sua natureza e das suas condições, os quais lhe serão transferidos pela União na Data da Assunção através de Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 4.1.1 do Contrato de Concessão, integram a concessão, não apenas os bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário, transferidos à Concessionária, conforme listados no Termo de Arrolamento e transferência de bens, como o: (i) o Sistema Rodoviário, conforme alterado durante o Prazo da Concessão; e, (ii) os bens adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária, ao longo do Prazo da Concessão, que sejam utilizados na operação e manutenção do Sistema Rodoviário. Adicionalmente, cumpre destacar que, nos termos da cláusula 4.2.4 do Contrato de Concessão, outros bens integrantes do Sistema Rodoviário e que não constem do Termo de Arrolamento e transferência de bens devem ser regularizados pela Concessionária e integrados aos Bens da Concessão.

Subcláusula 4.2.4 da Cláusula 4.2 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 34: Entendemos que todos os bens integrantes do Sistema Rodoviário deverão constar no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens e serão transferidos pela União na Data da Assunção. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 4.1.1 do Contrato de Concessão, integram a concessão, não apenas os bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário, transferidos à Concessionária, conforme listados no Termo de Arrolamento e transferência de bens, como o: (i) o Sistema Rodoviário, conforme alterado durante o Prazo da Concessão; e, (ii) os bens adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária, ao longo do Prazo da Concessão, que sejam utilizados na operação e manutenção do Sistema Rodoviário.

Subcláusulas 4.3.2 e 4.3.3 (i) da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 35: As Subcláusulas 4.3.2 e 4.3.3 descrevem, respectivamente, que a partir do início do 29º (vigésimo nono) ano da Data de Assunção, a Concessionária não poderá alienar, onerar ou transferir quaisquer bens sem a prévia e expressa autorização da ANTT e que todos os Bens da Concessão ou investimentos neles realizados deverão ser integralmente depreciados e amortizados pela Concessionária no Prazo da Concessão de acordo com os termos da legislação, não cabendo qualquer indenização no advento do termo contratual. Já a alínea “i” dispõe que o disposto na subcláusula 4.2.3 se aplica a todas as obrigações de investimento originalmente previstas no PER, suas adições e adequações, independentemente do momento em que elas forem realizadas ou tenham sua realização solicitada pela ANTT. Todavia,

entendemos que a referida alínea “i” deverá ser parcialmente revista, excluindo o seguinte trecho: “suas adições e adequações, independentemente do momento em que elas forem realizadas ou tenham sua realização solicitada pela ANTT”, haja vista que o Poder Concedente poderá solicitar unilateralmente novos investimentos ou serviços não previstos originalmente no Contrato que, provavelmente, incluirão bens que deverão ser integrados à Concessão e não sendo possível, depreciar e/ou amortizar tais bens, tem-se que a Concessionária fará jus a qualquer indenização no advento do termo contratual no que tange as adições e adequações solicitadas pela ANTT e que não estejam previstas originalmente no PER e no Contrato de Concessão. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento não está correto. Não há a expressão “suas adições e adequações” na alínea “i” da subcláusula 4.3.3 do Contrato de Concessão. De acordo com a cláusula 4.3.3 do Contrato de Concessão todos os Bens da Concessão ou investimentos neles realizados deverão ser integralmente depreciados e amortizados pela Concessionária no Prazo da Concessão, razão pela qual, o advento do término do Contrato de Concessão não gera direito a indenização em favor da Concessionária. Novos investimentos serão tratados nos termos da cláusula 22.7 e demais disposições do contrato.

Cláusula 5.1 da Parte VII - Minuta de Contrato.

Pergunta 36: A Proponente entende necessário o conhecimento dos estudos ambientais em andamento, pelo Poder Concedente, com relação aos trechos urbanos. Esta informação será disponibilizada antes da data prevista para entrega da Proposta?

Resposta:

De acordo com a cláusula 7 do Contrato de Concessão, a Concessionária se obriga a ressarcir o valor correspondente aos Estudos ambientais, ao Poder Concedente ou a entidade por ele indicada, fazendo jus a à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios que excederem ao montante previsto na cláusula 7.1 do Contrato de Concessão. Em vista da limitação das obrigações da Concessionária no que concerne aos estudos ambientais a cargo do Poder Concedente, não se faz necessária a disponibilização prévia de informações adicionais.

Subcláusula 5.1.3 da Cláusula 5.1 da Parte VII – Minuta do Contrato.

Pergunta 37: Entendemos que as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, cuja responsabilidade é da Concessionária, serão baseadas nas exigências previstas nas normas e legislações ambientais vigentes à data de assinatura do Contrato de Concessão. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 5.1.3 do Contrato de Concessão, a Concessionária obriga-se a cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, exceto o inventário florestal e os Planos Básicos Ambientais, e arcar com os custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou seja obtida na forma prevista na subcláusula 5.2.1 do Contrato de Concessão. Adicionalmente, a cláusula 21.1.4 do Contrato de Concessão prevê que é de responsabilidade da Concessionária arcar com os custos com o atendimento das condicionantes das licenças previstas na subcláusula 5.2.1 e das condicionantes das licenças a cargo da Concessionária, nos termos da subcláusula 5.1 do Contrato de Concessão.

Subcláusula 5.1.3 da Cláusula 5.1 da Parte VII – Minuta do Contrato.

Pergunta 38: Entendemos que o não cumprimento das condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros, não acarretará na responsabilização ou penalidade à Concessionária, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

Conforme estabelecido na subcláusula 21.1. da minuta do Contrato, com exceção das hipóteses da subcláusula 21.2, a Concessionária é integral e exclusiva responsável por todos os riscos relacionados à Concessão.

Subcláusula 5.2.1 da Cláusula 5.2 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta 39: A Licença Prévia e Licença de Instalação será de toda extensão do lote, sim ou não?

Resposta:

De acordo com a cláusula 5.2.1 do Contrato de Concessão é obrigação do Poder Concedente obter licença prévia e licença de instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER, nas condições previstas na subcláusula 10.3.2. do Contrato de Concessão. As licenças poderão ser expedidas de parte ou totalidade da extensão, conforme a análise do órgão ambiental.

Cláusula 6.8 da Parte VII - Minuta de Contrato.

Pergunta 40: Não está claro se haverá a participação do IBAMA na vistoria para identificação dos trechos que poderão ser enquadrados no art. 8º, inciso III do da Portaria nº 288/MT/MMA. Caso esteja prevista a participação do IBAMA, que não é Parte juridicamente envolvida no Contrato de Concessão, perguntamos: em caso de eventual atraso na mesma vistoria, devido à não disponibilidade imediata do IBAMA, que venha a afetar as posteriores providências (previstas no item 6.9 da Minuta de Contrato), a Concessionária será isentada da multa prevista para “Não apresentação dos projetos dos trechos da rodovia objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER que são passíveis de enquadramento no inciso III do art. 8º da Portaria nº 288/MT/MMA”?

Se tais atrasos afetarem a implantação da primeira etapa de obras, terá reequilíbrio por perda de receita?

Se, ao contrário, a vistoria deverá envolver apenas Concessionária e ANTT, existirá documento assinado pelas Partes contendo o êxito da mesma vistoria?

Como a responsabilidade da concordância do IBAMA mencionada ao item 5.1.1 é da Concessionária, eventuais atrasos relacionados a equívocos na interpretação da vistoria, que venha a afetar as posteriores providências (previstas no item 6.9 da Minuta de Contrato), a Concessionária será isentada da multa prevista para “Não apresentação dos projetos dos trechos da rodovia objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER que são passíveis de enquadramento no inciso III do art. 8º da Portaria nº 288/MT/MMA”? Se tais atrasos afetarem a implantação da primeira etapa de obras, terá reequilíbrio por perda de receita?

Resposta:

A vistoria que faz menção a cláusula 6.8 do Contrato de Concessão será realizada pela Concessionária em conjunto com a ANTT. Eventual descumprimento da obrigação prevista na cláusula 5.5.1 do Contrato de Concessão será avaliada à luz da matriz de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão e poderá acarretar a revisão do prazo para cumprimento da obrigação prevista na cláusula 5.1.1 do Contrato de Concessão ou a não aplicação das penalidades previstas na cláusula 20 do Contrato de Concessão, conforme o caso. Em qualquer caso, o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão só ocorrerá em caso de não obtenção da Licença de Instalação pelo Poder Concedente nos prazos e condições detalhadas na cláusula 10.3.2 do Contrato de Concessão.

Cláusula 6.9 da Parte VII - Minuta de Contrato.

Pergunta 41: A Proponente entende que o projeto dos trechos passíveis de enquadramento na Portaria será submetido (no prazo de 3 meses contados da data de assinatura do Contrato) exclusivamente à ANTT, e que deverá obter a aprovação da mesma antes de submeter o projeto ao IBAMA. O entendimento está correto? Em caso afirmativo, considerando que a Cláusula 5.1.1 da Minuta de Contrato dispõe que a Concessionária terá até 4 meses após a assinatura do Contrato, para protocolar junto ao IBAMA os documentos que comprovem o enquadramento dos trechos nas condições da Portaria nº 288/MT/MMA, eventuais atrasos na aprovação da ANTT poderão afetar a implantação da primeira etapa de obras. Neste caso terá reequilíbrio por perda de receita?

Resposta:

Eventual descumprimento da obrigação prevista na cláusula 5.1.1 do Contrato de Concessão será avaliada à luz da matriz de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão e poderá acarretar a revisão do prazo para cumprimento da obrigação prevista na cláusula 5.1.1 do Contrato de Concessão ou a não-aplicação das penalidades previstas na cláusula 20 do Contrato de Concessão, conforme o caso.

Cláusula 6.10 da Parte VII - Minuta de Contrato.

Pergunta 42: Entendemos que ao entregar o projeto de todos os trechos da rodovia que serão objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, a Concessionária deverá indicar os trechos específicos que deverão ser enquadrados em cada metal anual indicada no item 3.2.1.1 do PER. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 6.10 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá submeter no prazo de 4 (quatro) meses contados da data de assinatura do Contrato de Concessão o projeto de todos os trechos da rodovia que serão objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, devendo conter, obrigatoriamente, os trechos que atendem as metas definidas no item 3.2.1 PER e os elementos previstos na subcláusula 6.9 do Contrato de Concessão.

Cláusula 7 da Parte VII - Minuta do Contrato. (LOTE 2)

Pergunta 43: No início do ano de 2013, foram publicados os editais nº 0778/12-06 no valor de R\$ 17.757.799,19 (base maio/12) e nº 0020/13-06 no valor de R\$ 8.177.296,75 de pontos críticos (erosões) na Rodovia BR-262/MG. Estes serviços foram contratados? Se já foram contratados, qual o estágio atual?

Resposta:

De acordo com o 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.

Cláusula 7.1 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta 44: Os estudos ambientais contratados pelo Poder Concedente encontram-se em que estágio? Há data prevista para conclusão?

Resposta:

O cronograma referente aos Estudos Ambientais desenvolvidos pelo Poder Concedente não é objeto do Edital.

Para a formulação da Proposta, deve-se considerar o cronograma de entrega das Licenças Ambientais, conforme estabelecido na subcláusula 10.3.2 do Contrato de Concessão

Cláusula 8 da Parte VII - Minuta de Contrato.

Pergunta 45: A Proponente entende que a implantação dos Cabos de Fibra Óptica citada na cláusula 8.1, a ser efetivada até o mês 12 da Concessão é relativa ao trecho inteiro, incluindo os trechos a serem duplicados pelo DNIT. O nosso entendimento está correto?

Caso afirmativo, como o projeto de duplicação a cargo do DNIT não será disponibilizado à Concessionária em tempo hábil para execução dos dutos da fibra óptica, é quase certa a necessidade de reposição de longos trechos dos dutos instalados, quando da implantação das obras do DNIT.

Entendemos que esta adequação será responsabilidade do DNIT. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 8.1 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá disponibilizar para uso da EPL, um cabo composto por no mínimo 36 (trinta e seis) fibras ópticas, conforme as especificações do item Cabos de Fibra Óptica do PER, o que abrange todo o Sistema Rodoviário. Para tanto, a cláusula 10.1.5 do Contrato de Concessão prevê 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 nos locais com obras em andamento pelo DNIT indicadas no Apêndice D do PER.

Cláusulas 8.1 a 8.4 da Parte VII – Minuta do Contrato.

Pergunta 46: Entendemos que a operação e manutenção de cabos de fibra óptica 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 das referidas Cláusulas.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos

adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Subcláusulas 9.1.1, 9.1.2 (i), 9.1.4 e 9.1.5 da Cláusula 9.1 da da Parte VII – Minuta do Contrato. Minuta do Contrato.

Pergunta 47: O item 9.1.1 da Minuta do Contrato de Concessão estabelece que caberá a Concessionária, promover desapropriações. Já o item 9.1.3 preceitua que a Concessionária deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas, devendo, para tanto, destinar uma verba de desapropriação. Os itens 9.1.4 e 9.1.5 da mesma Minuta do Contrato dispõem que a promoção e conclusão dos processos judiciais e a liberação, de forma amigável, das áreas compete exclusivamente a Concessionária. Uma vez que tais áreas a serem desapropriadas poderão impactar na construção das praças de pedágios ou na execução de 10% (dez por cento) das obras de duplicação detalhadas no PER e sendo a Concessionária, comprovadamente, impedida de construí-las por motivos alheios à sua vontade, entendemos que a ANTT poderá autorizar o início parcial da cobrança de pedágio na medida em que as praças sejam construídas, nos termos do item 18.1.5, da Minuta do Contrato de Concessão, bem como será reconhecido o reequilíbrio econômico-financeiro em relação à perda da receita tarifária. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 21.1.9 do Contrato de Concessão a Concessionária é responsável pelo atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no PER ou de outros prazos estabelecidos ao longo da vigência do Contrato de Concessão. A cobrança da Tarifa de Pedágio somente será autorizada, por meio de Resolução, nos termos da subcláusula 18.1.2, após o cumprimento pela Concessionária de todas as condições descritas na subcláusula 18.1.1, as quais serão objeto de vistoria pela ANTT, ocasião em que autorizará o início da cobrança da Tarifa de Pedágio para as praças de pedágio indicadas pela Concessionária. O reequilíbrio do Contrato de Concessão está condicionado ao enquadramento do evento causador do atraso às hipóteses previstas na cláusula 21.1 ou 21.2 do Contrato de Concessão.

Subcláusulas 9.2.1 e 9.2.3 da Cláusula 9.2 da Parte VII – Minuta do Contrato.

Pergunta 48: O item 9.2.1 da Minuta do Contrato prevê que a Concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do Sistema Rodoviário, inclusive adotando as providências necessárias a sua desocupação se e quando invadida por terceiros. Já o item 9.2.3 estabelece que a Concessionária deverá arcar com todos os custos e despesas relacionados à execução do plano de desocupação, sem que lhe caiba qualquer indenização ou recompensação do equilíbrio econômico-financeiro em razão de tais dispêndios. Uma vez que tais áreas a serem desocupadas poderão impactar na construção das praças de pedágios ou na execução de 10% (dez por cento) das obras de duplicação detalhadas no PER e sendo a Concessionária, comprovadamente, impedida de construí-las por motivos alheios à sua vontade, entendemos que a ANTT poderá autorizar o início parcial da cobrança de pedágio na medida em que as praças sejam construídas, bem como será reconhecido o reequilíbrio econômico-financeiro em relação à perda da receita tarifária. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 21.1.9 do Contrato de Concessão a Concessionária é responsável pelo atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no PER ou de outros prazos estabelecidos ao longo da vigência do Contrato de Concessão. A cobrança da Tarifa de Pedágio somente será autorizada, por meio de Resolução, nos termos da subcláusula 18.1.2, após o cumprimento pela Concessionária de todas as condições descritas na subcláusula 18.1.1, as quais serão objeto de vistoria pela ANTT, ocasião em que autorizará o início da cobrança da Tarifa de Pedágio para as praças de pedágio indicadas pela Concessionária. O reequilíbrio do Contrato de Concessão está condicionado ao enquadramento do evento causador do atraso às hipóteses previstas na cláusula 21.1 ou 21.2 do Contrato de Concessão.

Subcláusula 9.3.1 da Cláusula 9.3 da Parte VII – Minuta do Contrato.

Pergunta 49: A não obtenção da DUP em até 6 meses por parte da ANTT, desde que a Concessionária comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado, venha ocasionar frustração em suas receitas em um certo período ou por não execução das praças de pedágios e/ou não duplicação de trecho ocasionando perda de trafego conforme foi previsto em seus estudos, perguntamos. Será reequilibrado este investimento não executado como também retirado da sua proposta a receita do trafego não aferido por estes motivos, sim ou não? Em caso positivo como serão as regras? Em caso negativo, quais serão os procedimentos para este reequilíbrio?

Resposta:

Dependendo da avaliação do caso concreto, da matriz de riscos e dos impactos decorrentes da não obtenção da declaração de utilidade pública poderá haver a prorrogação de prazos e/ou o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Subcláusula 10.1.1 da Cláusula 10.1 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta 50: Quando houverem Parâmetros Técnicos diferenciados para um mesmo item, a concessionária poderá definir qual poderá ser utilizado?

Resposta:

A interpretação do Contrato e de seus anexos deverá observar o disposto na subcláusula 1.2 da minuta de Contrato. Caso, ainda assim, persista a divergência, serão considerados os Parâmetros Técnicos mais benéficos aos usuários ou ao Poder Concedente.

Subcláusula 10.1.6 da Cláusula 10.1 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 51: Entendemos que a Concessionária NÃO será responsável pela remoção das interferências existentes no Sistema de Rodoviário nos trechos cujas obras serão de responsabilidade do Poder Concedente ou do DNIT. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

A cláusula 10.5.1 do Contrato de Concessão estabelece que a responsabilidade pelas obras listadas no apêndice D é de responsabilidade do DNIT o que inclui a remoção de interferências em referidas localidades.

Subcláusula 10.3.2 (i) (b) da Cláusula 10.3 da Parte VII – Minuta do Contrato.

Pergunta 52: Entendemos que a recomposição do reequilíbrio econômico financeiro irá levar em conta o valor do investimento não executado na data correta, mas também a perda da

receita por não colocar o trecho em questão a disposição, conforme previsto nos estudos de trafego dos licitantes. Está correto o nosso entendimento, sim ou não? a) Em caso positivo, como se dará a aferição de receita perdida? b) Em caso negativo, como se dará este reequilíbrio principalmente com a perda do trafego?

Resposta:

O Contrato não prevê qualquer relação entre os estudos de tráfego dos licitantes e o processo de reequilíbrio. O reequilíbrio referente à hipótese da subcláusula 10.3.2 (i), b) será realizado por meio do procedimento previsto na subcláusula 22.5 (Fluxo de Caixa Marginal).

Subcláusula 10.3.2 da Cláusula 10.3 da Parte VII – Minuta do Contrato.

Pergunta 53: Caso a Licença de Instalação não seja disponibilizada em prazo compatível para atendimento das metas anuais além das já definidas para a primeira meta anual, a Concessionária terá direito de reequilíbrio econômico e financeiro inclusive na questão de perda de tráfego por não colocar à disposição dos mesmos aos usuários e com isso não atingindo os resultados previstos em seus estudos de tráfego, sim ou não? Em caso negativo, favor esclarecer como se procederá para estes casos.

Resposta:

Os critérios e metodologias a serem aplicados na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses referidas no pedido de esclarecimento encontram-se descritos no Contrato. De acordo com a subcláusula 10.3.2, b) do Contrato, a não obtenção da licença de instalação no prazo previsto na subcláusula 10.3.2 (i) para os 10% (dez por cento) das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio da aplicação do Fluxo de Caixa Marginal, previsto na subcláusula 22.5. Por sua vez, consoante a Cláusula 10.3.2, c), após o início da cobrança da Tarifa de Pedágio, o desatendimento da meta de duplicação de cada ano, por força da ausência de obtenção da licença de instalação, será passível de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio, previsto na subcláusula 22.6.

Subcláusula 10.3.2 da Cláusula 10.3 da Parte VII - Minuta de Contrato.

Pergunta 54: A licença de instalação requer o projeto do trecho a ser licenciado. O nosso entendimento está correto? Caso negativo, quais seriam os conteúdos do projeto que a ANTT entende necessários para obtenção da LI junto ao IBAMA?

Resposta:

De acordo com a cláusula 5.2.1 do Contrato de Concessão é obrigação do Poder Concedente obter licença prévia e licença de instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER, nas condições previstas na subcláusula 10.3.2. do Contrato de Concessão. As obrigações relacionadas a entrega de projetos pela Concessionária à ANTT estão detalhadas na cláusula 6 do Contrato de Concessão, em especial na subcláusula 6.9. Ressalte-se que os conteúdos dos projetos necessários à obtenção das Licenças Ambientais é competência do IBAMA.

Subcláusula 10.3.3 da Cláusula 10.3 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta 55: Entendemos que o custo médio por km indicado na alínea (b) será obtido através da somatória da totalidade dos investimentos necessários para implantação do contorno, exceto custos de desapropriação, que seguirão a regra prevista na cláusula 9.1.3(i), e eventuais

implantações de Obras de Arte Especiais, que serão reequilibradas conforme procedimento da cláusula 22.5. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Ressalte-se que os conteúdos dos projetos necessários à obtenção das Licenças Ambientais é competência do IBAMA.

Subcláusula 10.3.4 da Cláusula 10.3 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 56: Entendemos que a não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços, não acarretará na responsabilização ou penalidade à Concessionária, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado. Ademais, entendemos que qualquer penalidade imposta pelo Poder Concedente será precedida de um devido processo legal, com direito ao contraditório e a ampla defesa, conforme estabelece o inciso LV do artigo 5º da Constituição Federal: “aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;”. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

As circunstâncias envolvendo qualquer inexecução contratual deverá seguir os procedimentos administrativos estabelecidos no âmbito da ANTT, observado o devido processo legal, com direito ao contraditório e a ampla defesa.

Subcláusula 10.4.4 da Cláusula 10.4 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 57: Entendemos que o não cumprimento das obrigações das subcláusulas anteriores, não acarretará na responsabilização ou penalidade à Concessionária, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado. Ademais, entendemos que qualquer penalidade imposta pelo Poder Concedente será precedida de um devido processo legal, com direito ao contraditório e a ampla defesa, conforme estabelece o inciso LV do artigo 5º da Constituição Federal: “aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;”. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

As circunstâncias envolvendo qualquer inexecução contratual deverá seguir os procedimentos administrativos estabelecidos no âmbito da ANTT, observado o devido processo legal, com direito ao contraditório e a ampla defesa.

Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta 58: Ao longo de 2012 e 2013, foram concluídas obras de duplicação pelo DNIT em alguns dos lotes a serem concedidos e constatou-se in loco largura incompatível de acostamentos e ausência de sarjetas, não atendendo à Classe 1-A. Será dado o mesmo tratamento da subcláusula 10.5.6 a estes segmentos rodoviários não indicados no Apêndice D do PER?

Resposta:

As disposições da cláusula 10.5 do Contrato de Concessão aplicam-se exclusivamente para as obras listadas no Apêndice D do PER. O atendimento à Classe 1-A deverá respeitar o disposto no item 3.2.5.1 do PER.

Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta do Contrato. (Lote 2)

Pergunta 59: Entendemos que nos trechos cuja responsabilidade pela duplicação é do DNIT, serão implantados acostamentos e passeios em todas as Obras de Arte Especiais. Favor confirmar nosso entendimento.

Resposta:

As condições de recebimento e adequação das obras recebidas do DNIT estão previstas nas cláusulas 10.5.3, 10.5.4 e 10.5.5 do Contrato de Concessão Adicionalmente, conforme previsto na cláusula 10.5.2 do Contrato de Concessão, a Concessionária poderá acompanhar a execução de cada etapa construtiva das obras a cargo do DNIT, ocasião em que todas as inconsistências entre a obra e seus projetos deverão ser comunicadas à ANTT.

Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta 60: Caso o DNIT não entregue todas as obras do apêndice D do PER no prazo de 60 meses, a Concessionária não terá o tráfego previsto em sua proposta. Como se dará o reequilíbrio do contrato pela perda de receita até a entrega total das obras de responsabilidade do DNIT?

Resposta:

O Edital de Concessão e anexos não apresentam o cronograma das obras de ampliação de capacidade a cargo do DNIT. Portanto, em relação à questão não há que se falar em reequilíbrio. O item 2.5 do Edital preconiza que 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 dos Sistemas Rodoviários e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Para acesso aos projetos deverão ser consultados diretamente os órgãos responsáveis pela sua elaboração.

Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta 61: Entendemos que a responsabilidade pela execução das sinalizações das obras, bem como de sua manutenção obedecendo aos parâmetros, manuais e contrato da Concessionária com a ANTT, são de responsabilidade do DNIT e/ou as suas empresas contratadas até a entrega definitiva à Concessionária. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto para as obras de responsabilidade do DNIT e/ou das empresas por ele contratadas.

Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta do Contrato

Pergunta 62: As ocorrências no trecho com obras sob responsabilidade do DNIT serão expurgadas do indicador do Nível de Acidentes com vítimas na Rodovia (IA) descrito no item 3 do anexo 7 da Parte VII – Minuta do Contrato?

Resposta:

Entendimento incorreto, será considerada a extensão total da rodovia, conforme anexo 7.

Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta de Contrato.

Pergunta 63: No PER não é fornecido o projeto, nem o cronograma das obras de duplicação a cargo do DNIT.

Por outro lado, a Concessionária deverá implantar, nos primeiros 12 meses, todas as obras, edificações e Sistemas relativos à Frente de Serviços Operacionais. A Proponente entende que, caso as obras de duplicação do DNIT gerem a necessidade de demolição total ou parcial e reconstrução de SAUs, balanças, praças de pedágio ou congêneres implantados pela Concessionária, o mesmo DNIT será responsável, em termos de prazo e custo, pela demolição e reedificação de tais ativos.

O entendimento está correto?

Enquanto isso acontecer, quem ficará responsável pelos serviços que por Contrato são a cargo da Concessionária?

Resposta:

A cláusula 10.1.5 do Contrato de Concessão prevê 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 nos locais com obras em andamento pelo DNIT indicadas no Apêndice D do PER. Adicionalmente, a cláusula 21.2.3 prevê que não consiste em risco atribuído a Concessionária, eventual descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao Poder Concedente previstos neste Contrato e/ou na legislação vigente, e a disponibilização de acesso ao Sistema Rodoviário prevista na cláusula 10.1.5. Eventual reequilíbrio econômico-financeiro será avaliado caso a caso à luz da matriz de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão.

Subcláusula 10.5.1 da Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta do Contrato

Pergunta 64: Entendemos que para execução das obras listadas no Apêndice D do PER o DNIT deverá contratar e manter em vigor, durante todo o prazo de construção das obras de sua responsabilidade, os seguros de riscos de engenharia e de responsabilidade civil de obras, de forma a cobrir quaisquer danos causados ao Sistema Rodoviário, à Concessionária, Terceiros e/ou Usuários. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. Cabe à Concessionária a contratação de seguros, na forma prevista na cláusula 36 da minuta do Contrato. Em caso de vícios construtivos em obras realizadas pelo DNIT, deverá a Concessionária observar o disposto na subcláusula 10.5.6.

Subcláusula 10.5.1 da Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta 65: Caso o DNIT não conclua as obras sob sua responsabilidade, de acordo com o Apêndice D, entendemos que a ANTT poderá solicitar à Concessionária a conclusão de tais obras, sendo por isto reequilibrada via Fluxo de Caixa Marginal. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 21.2.13 do Contrato de Concessão, a Concessionária não é responsável pelos riscos relacionados a alteração unilateral no PER e no Contrato, por iniciativa do Poder Concedente, por inclusão e modificação de obras e serviços que afete o equilíbrio econômico-financeiro. Em referida hipótese o reequilíbrio econômico-financeiro será realizado pelo Fluxo de Caixa Marginal.

Subcláusula 10.5.2 da Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta 66: Entendemos que a Concessionária somente será responsável pela Frente de Serviços de Operação, ficando o DNIT responsável pelas obras listadas no Apêndice D. Assim sendo, o papel da Concessionária durante a execução das obras, caso a Concessionária deseje acompanhar sua execução, é apenas e tão somente de observador nesses subtrechos. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Em relação as obras previstas no apêndice D do PER, a Concessionária será responsável pela implantação das obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais nos subtrechos em obras pelo DNIT, desde a Data de Assunção, devendo observar todos os Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos e os prazos e condições estabelecidos no PER para a Frente de Serviços Operacionais. Com a transferência dos subtrechos em definitivo para a Concessionária, todas as demais obrigações previstas no Contrato, no PER e nos demais Anexos deverão ser integralmente cumpridas pela Concessionária, ressalvando-se os prazos fixados para adequação dos demais Parâmetros de Desempenho. Adicionalmente, a cláusula 10.5.2 do Contrato de Concessão prevê que a Concessionária poderá acompanhar a execução de cada etapa construtiva das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, ocasião em que todas as inconsistências entre a obra e seus projetos deverão ser comunicadas à ANTT.

Subcláusula 10.5.4 da Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta de Contrato.

Pergunta 67: A concessionária encaminhará à ANTT documento de recebimento definitivo das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, caso não verifique as inconsistências indicadas na subcláusula 10.5.3, a Proponente entende que, em caso das supramencionadas inconsistências constarem, não haverá recebimento definitivo até os relativos parâmetros serem corrigidos pelo DNIT. O entendimento está correto?

Resposta:

A responsabilidade pela correção das inconsistências descritas na subcláusula 10.5.3 não será da Concessionária. Caso essas inconsistências persistam, não haverá o recebimento definitivo pela Concessionária.

Subcláusula 10.5.4 e 10.5.5 da Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta de Contrato.

Pergunta 68: O documento de recebimento definitivo deverá conter a relação dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER não atendidos pelas obras de que trata a subcláusula 10.5.1 (a exceção dos Parâmetros de Desempenho previstos na subcláusula 10.5.3 e na Frente de Serviços Operacionais do PER), assim como o orçamento dos serviços necessários a sua adequação, que ficará sob responsabilidade da Concessionária, após aprovação de seu valor pela ANTT. A Proponente entende que tais valores serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

Subcláusula 10.5.7 da Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta 69: Entendemos nos subtrechos em obras pelo DNIT, até que tais subtrechos sejam recebidos em definitivo pela Concessionária, esta somente estará obrigada a implantar as obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais. Assim sendo, as Frentes de Recuperação e Manutenção, de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço e a Frente de

Conservação somente serão de responsabilidade da Concessionária depois que tais subtrechos sejam recebidos em definitivo pela Concessionária, inclusive na pista existente. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Em relação as obras previstas no apêndice D do PER, a Concessionária será responsável pela implantação das obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais nos subtrechos em obras pelo DNIT, desde a Data de Assunção, devendo observar todos os Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos e os prazos e condições estabelecidos no PER para a Frente de Serviços Operacionais. Com a transferência dos subtrechos em definitivo para a Concessionária, todas as demais obrigações previstas no Contrato, no PER e nos demais Anexos deverão ser integralmente cumpridas pela Concessionária, ressalvando-se os prazos fixados para adequação dos demais Parâmetros de Desempenho. Adicionalmente, a cláusula 10.5.2 do Contrato de Concessão prevê que a Concessionária poderá acompanhar a execução de cada etapa construtiva das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, ocasião em que todas as inconsistências entre a obra e seus projetos deverão ser comunicadas à ANTT.

Cláusula 12.6 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 70: De acordo com a referida Cláusula, 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 viola os princípios constitucionais do devido processo legal e da ampla defesa. Isto posto, sugerimos que esta cláusula seja revista, garantindo fase de defesa à Concessionária previamente a execução da referida garantia.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração desses documentos ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Cláusula 12.7 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 71: Pelo disposto na Cláusula 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:

Considerando que a Concessionária deverá manter, em favor da ANTT, como garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, a Garantia de Execução do Contrato nos montantes indicados na subcláusula 12.1, a alteração da subcláusula 12.7 ensejaria seu descumprimento,

em caso de execução da garantia, e a assunção de risco pelo Poder Concedente, não previsto no contrato.

Subcláusula 14.1.5 (vi) da Cláusula 14.1 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 72: Posto que a declaração solicitada na alínea “vi” dessa Cláusula não consta como informação obrigatória a ser incluída nas Demonstrações Financeiras, de acordo com as determinações da Lei das Sociedades Anônimas e Comissão de Valores imobiliários, pode-se entender que a Demonstração da Mutação do Patrim nio Líquido, onde são apresentadas as movimentações do capital social no ano vigente e anterior, atender  a esse item, ou a Concessionária deverá publicar nota explicativa específica contendo essa informa o?

Resposta:

A Concessionária deverá publicar Nota Explicativa específica do Patrim nio Líquido informando seu capital social no encerramento de cada exercício incluindo a quantidade e o valor individual de cada a o.

Com fulcro na subcláusula 24.2.1, compulsoriamente, deverá mencionar que “a Concessionária não poderá, durante o Prazo da Concessão, reduzir o seu capital social abaixo do valor mínimo de (R\$ xx), sem prévia e expressa autoriza o da ANTT”.

Alterações na composi o societária, quando houver, também deverá ser divulgada nesta Nota.

Cláusulas 15.3, 15.4 e 15.5 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 73: Entendemos que qualquer obriga o imposta pela Fiscaliza o realizada pelo Poder Concedente no que dispõe os itens 15.3, 15.4 e 15.5 da Minuta de Contrato serão precedidas de um devido processo legal, com direito ao contraditório e a ampla defesa, conforme estabelece o inciso LV do artigo 5  da Constitui o Federal: “aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;”. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 15.3 do Contrato de Concessão as determina es que vierem a ser emitidas no âmbito das fiscaliza es previstas serão imediatamente aplicáveis e vincularão a Concessionária, sem prejuízo do recurso eventualmente cabível, oportunidade na qual será assegurado o direito ao contraditório e a ampla defesa, sem prejuízo, entretanto, da presun o de legalidade, exigibilidade e auto-executoriedade dos atos administrativos.

Subcláusula 18.1.1 da Cláusula 18.1 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 74: Na impossibilidade de concluir os trabalhos iniciais no Sistema Rodoviário, a execu o de 10% (dez por cento) das obras de duplica o detalhadas no PER, necessários para início da cobrança da Tarifa de Pedágio, por fatos não atribuíveis à Concessionária, entendemos que Poder Concedente poderá autorizar o início parcial da cobrança de pedágio, bem como reconhecer  o equilíbrio econômico-financeiro em rela o a perda de receita tarifária. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento não está correto. A cobrança da Tarifa de Pedágio somente será autorizada, por meio de Resolu o, nos termos da subcláusula 18.1.2, após o cumprimento pela

Concessionária de todas as condições descritas na subcláusula 18.1.1, as quais serão objeto de vistoria pela ANTT, ocasião em que autorizará o início da cobrança da Tarifa de Pedágio para as praças de pedágio indicadas pela Concessionária. O reequilíbrio do Contrato de Concessão está condicionado ao enquadramento do evento causador do atraso às hipóteses previstas na cláusula 21.1 ou 21.2 do Contrato de Concessão.

Subcláusula 18.1.3 da Cláusula 18.1 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 75: Entendemos que na hipótese de as obras e serviços descritos na subcláusula 18.1.1 não atenderem ao estabelecido no PER e/ou apresentarem vícios, defeitos ou incorreções, não acarretará na responsabilização ou penalidade à Concessionária, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

A não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços será avaliada caso a caso pela ANTT à luz da matriz de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão. Caso o evento que deu causa a não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços não seja alocado como risco da Concessionária, a ANTT não aplicará as penalidades previstas na cláusula 20 do Contrato de Concessão. Contudo, independentemente da alocação de riscos previstas na cláusula 21 do Contrato de Concessão, a não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços previstos no Contrato de Concessão ensejará o Desconto de Reequilíbrio, que não se confunde com penalidade ou punição a Concessionária. As penalidades serão aplicadas com a observância das regras previstas no contrato e na regulamentação da ANTT.

Subcláusula 18.3.3 da Cláusula 18.3 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 76: Quanto ao Fator X, 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 5, 6 e 7 disponibilizados para os demais fatores C, D e Q.

Resposta:

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.

Subcláusula 21.1.12 (i) e (ii) da Cláusula 21.1 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 77: Texto: “que não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência”. A contratação do seguro ocorre antes do problema, portanto alterar de data de sua ocorrência para Data da Contratação do Seguro.

Resposta:

A referência à data da ocorrência dos fatos deve ser mantida, pois se referem à existência de disponibilidade de cobertura securitária, no Brasil, para tais circunstâncias, e não à efetiva contratação por parte da Concessionária.

Subcláusula 21.1.16 da Cláusula 21.1 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 78: Os seguros são contratados/ renovados anualmente, portanto, se não é fornecida uma cobertura à época da contratação/ renovação do seguro, à época da ocorrência de caso fortuito ou força maior não haverá cobertura, portanto, deveria ser alterado de à época da ocorrência para à época da contratação/ renovação do seguro.

Resposta:

A referência à data da ocorrência dos fatos deve ser mantida, pois se referem à existência de disponibilidade de cobertura securitária, no Brasil, para tais circunstâncias, e não à efetiva contratação por parte da Concessionária.

Subcláusula 21.1.17 da Cláusula 21.1 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 79: Entendemos que a responsabilização da Concessionária decorrerá somente dos Trabalhos e Serviços executados diretamente por ela, não se responsabilizando por eventuais riscos ambientais ocasionados por terceiros, bem como entendemos que a Concessionária somente será responsável pelos eventuais passivos ambientais ocasionados exclusivamente por eventos de sua responsabilidade e ocorridos após a Data de Assunção, haja vista esta não ter contribuído no eventual dano ambiental ocorrido antes da Data de Assunção. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento não está correto, considerando a alocação de riscos da cláusula 21 e a responsabilidade da Concessionária no cumprimento do Termo de Compromisso previsto na Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013.

Subcláusula 21.2.5 da Cláusula 21.2 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 80: Entendemos por esta redação que a Concessionária deverá elaborar seu plano de negócios considerando as regras atuais de apuração de impostos e tributos e que, se ocorrerem mudanças em tais regras (incluindo, mas não se limitando, ao término da vigência do Regime Tributário de Transição), tais mudanças ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. Está correto este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto, uma vez que hipóteses concretas de reequilíbrio serão analisadas somente no momento de sua ocorrência, observada a clara repartição de riscos do Contrato.

Subcláusula 21.2.21 da Cláusula 21.2 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 81: Entendemos que também será de responsabilidade do Poder Concedente fatos imprevisíveis, ou previsíveis, porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual, conforme estabelece o artigo 65, inciso II, alínea “d”, da Lei nº. 8.666, de 1993. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento não está correto, tendo em vista que o equilíbrio econômico-financeiro do contrato é definido com base na repartição de riscos expressamente definida no Contrato de Concessão, cuja natureza é distinta dos contratos sujeitos exclusivamente à Lei 8.666/93 citada. Ademais, os casos concretos serão analisados conforme os fatos e a determinação da parte que assumiu seu risco, nos termos da cláusula 21.

Subcláusula 22.6.4 (v) da Cláusula 22.6 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 82: Entendemos que não há que se falar em aplicação do Desconto do Reequilíbrio de eventos que sejam comprovados e reconhecidos expressamente pela ANTT como enquadrados na cláusula 21.2, haja vista que todos os riscos ali elencados são de responsabilidade do Poder Concedente. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento não está correto, pois a aplicação do Desconto de Reequilíbrio tem por objetivo manter o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Subcláusula 30.3.1 da Cláusula 30.3 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 83: Entendemos que o Poder Concedente poderá solicitar unilateralmente novos investimentos ou serviços não previstos originalmente no Contrato que, provavelmente, incluirão bens que deverão ser integrados à Concessão e não sendo possível, depreciar e/ou amortizar tais bens, tem-se que a Concessionária fará jus a qualquer indenização no advento do termo contratual no que tange as adições e adequações solicitada pela ANTT e que não estejam previstas originalmente no PER. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

A hipótese tratada no questionamento será considerada de acordo com o disposto na subcláusula 22.8 da minuta do Contrato.

Cláusula 33.1 da da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 84: Entendemos que o Contrato de Concessão poderá ser rescindido por iniciativa da Concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais do Poder Concedente, mediante medida judicial, administrativa ou arbitral especialmente intentada para esse fim. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 33.1 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá notificar a ANTT de sua intenção de rescindir o Contrato no caso de descumprimento das normas contratuais pelo Poder Concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim, nos termos previstos na legislação e nas normas regulamentares pertinentes da ANTT.

Cláusula 33.2 da da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 85: Entendemos que a Concessionária poderá se desvincular das obrigações assumidas no Contrato, após as decisões finais em sede judicial, administrativa ou arbitral que decretar a rescisão do Contrato. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 33.2 do Contrato de Concessão, os serviços prestados pela Concessionária somente poderão ser interrompidos ou paralisados após o trânsito em julgado da sentença judicial que decretar a rescisão do Contrato de Concessão.

Cláusula 36 – item 36.6 e 36.7 da Parte VII – Minuta do Contrato.

Pergunta 86: 36.6 - Os montantes cobertos pelo seguro de danos materiais e pelos seguros de responsabilidade civil, incluídos os danos morais abrangidos, deverão atender os limites máximos de indenização calculados com base no maior dano provável.

36.7 - A Concessionária deverá informar à ANTT todos os bens cobertos pelos seguros e a forma de cálculo do limite máximo de indenização de cada apólice de seguro.

No primeiro ano da concessão deveria ser estipulado o valor do limite máximo de indenização pela ANTT, pois como o seguro é contratado antes da assinatura do contrato não há como contratar empresa especializada para fazer avaliação da concessão. Além do mais a avaliação leva em média 6 meses. A forma de cálculo do LMI deveria passar a ser vigente apenas à partir do 2º ano.

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a Audiência e Consulta Pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Item 3 do Anexo 5 da Parte VII – Minuta do Contrato.

Pergunta 87: Sobre o fator D, entendemos que o acréscimo de reequilíbrio decorrente da antecipação do prazo de entrega das Obras de Ampliação previstas no PER deverá ser aplicado a partir do ano em que foi verificada a antecipação até o final do contrato de concessão. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a subcláusula 22.6.2, a cada ano do Prazo da Concessão, o resultado da avaliação de desempenho determinará o Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio para o respectivo ano, na forma prevista no Anexo 5. A partir disso, nos termos da subcláusula 22.6.3, o percentual do Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio de cada ano será aplicado sobre a Tarifa Básica de Pedágio na forma indicada na subcláusula 18.3.3, que prevê fórmula de reajuste anual.

Anexo 6 – Fator C da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 88: Entendemos que tanto os eventos causadores de desequilíbrio quanto o fator C a ser incorporado na tarifa para fins de reequilíbrio devem ser calculados considerando seu impacto líquido no fluxo de caixa, isto é com a consideração dos efeitos tributários de ISS, PIS, COFINS, Imposto de Renda e Contribuição Social.

Resposta:

A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio conforme previsto na cláusula 22.4 Critérios e Princípios para a Recomposição.

Anexo 7 da Parte VII – Minuta do Contrato.

Pergunta 89: Sobre o fator Q, em vista de sua revisão quinquenal proposta no contrato, entendemos que a aferição dos indicadores de disponibilidade e do indicador do nível de acidentes a ser adotados será o do ano imediatamente anterior a cada revisão. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

A aferição dos indicadores de disponibilidade e do indicador do nível de acidentes a ser adotados será a do ano imediatamente anterior a cada revisão ordinária anual.

Anexo 7 da Parte VII – Minuta do Contrato.

Pergunta 90: O Indicador do Nível de Acidentes afeta de forma direta a avaliação do fator Q. Por não existir projeto e cronograma das obras de duplicação a cargo do DNIT (particularmente passarelas, interseções, vias locais, acessos) e por tais obras afetarem de forma óbvia a operação do trecho, a Proponente entende que o Indicador do Nível de

Acidentes será calculado apenas com relação ao trecho mencionado, até a conclusão das obras. O nosso entendimento está correto?

Resposta:

Entendimento incorreto. O cálculo do Indicador do Nível de Acidentes considerará apenas os trechos de responsabilidade da Concessionária.

Item 2 do PER

Pergunta 91: Existem semáforos atualmente em operação pelo DNIT no trecho de concessão? Caso positivo, quantos? Caso positivo, estes semáforos serão repassados para manutenção e operação da concessionária? Quando?

Resposta:

O item 2.5 do Edital preconiza que 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 dos Sistemas Rodoviários e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Eventuais alterações nas obrigações da Concessionária serão avaliadas oportunamente em relação à repocomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Item 3.1 do PER

Pergunta 92: No PER não é feita menção de quem será responsável pela recuperação do pavimento e das obras de arte do trecho a ser duplicado pelo DNIT. Estas obras impactarão de forma pesada nas condições do trecho em concessão, sem a concessionária ter algum poder contratual face ao executor. Com base em tais observações a Proponente entende que a supramencionada restauração está a cargo do DNIT. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

De acordo com a cláusula 10.5.5 do Contrato de Concessão, será obrigação da Concessionária a adequação dos demais Parâmetros de Desempenho dos bens recebidos em definitivo do DNIT, que não os previstos em 10.5.3, sendo que os itens dos Parâmetros de Desempenho a serem adequados, assim como seu valor serão aprovados pela ANTT em até 60 (sessenta) dias contados da data de recebimento do documento previsto na subcláusula 10.5.3, sendo assistido à Concessionária prazo compatível para sua execução. A seu turno, é importante esclarecer que, conforme prevê a cláusula 10.5.6 do Contrato de Concessão, durante o prazo de responsabilidade previsto em lei, vícios construtivos observados em bens transferidos à Concessionária, ainda que não constatados por ocasião dos eventos previstos nas subcláusulas 10.5.2 e 10.5.3, serão comunicados à ANTT, a qual deverá determinar as medidas que serão adotadas para saneamento dos vícios construtivos observados nos bens transferidos à Concessionária.

Item 3.1 do PER

Pergunta 93: Em vista das diversas naturezas e níveis de exigência encontrados nos pavimentos da Rodovia, em especial o eixo da rodovia quando comparado com extensões com menos exigências técnicas, menores velocidades permitidas, menor exigência de tráfego, entre outros, solicitamos confirmar a afirmação: “Os indicadores abaixo deverão ser avaliados em toda a extensão do Sistema Rodoviário e em todas as vias, sejam elas centrais, marginais ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acessos, alças ou OAEs, bem como acostamentos.”

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 3.1.3 do PER

Pergunta 94: A largura das novas OAEs poderá ser de 13 metros? Caso negativo, qual a largura mínima?

Resposta:

A largura mínima aceitável deverá observar o item 3.1.3 do PER, contemplando as faixas da rodovia, faixas de segurança, passeio de no mínimo 1,5m e todos os dispositivos de segurança necessários sem haver alteração nas características da rodovia (estreitamento de pista).

Item 3.1.3 do PER

Pergunta 95: As OAEs a serem alargadas fora de regiões urbanas, também deverão possuir passeios de pedestres?

Resposta:

Sim. Todas as OAE da rodovia deverão possuir passeios para pedestres de no mínimo 1,5m conforme item 3.1.3 do PER.

Item 3.1.8 do PER

Pergunta 96: Dentro da linha de escopo de manutenção temos “Implantação ou complementação dos sistemas de iluminação nos locais definidos no estudo desenvolvido nos Trabalhos iniciais...”, porém na linha referente aos trabalhos iniciais não identificamos os parâmetros para desenvolvimento deste estudo, solicitamos detalhes sobre os parâmetros para desenvolvimento deste estudo assim como qual o entregável do mesmo.

Resposta:

O cadastro dos sistemas elétricos e de iluminação deverá ser acompanhado de um estudo relativo à complementação dos sistemas de iluminação existentes dos principais acessos, trevos, entroncamentos, retornos, passagens subterrâneas, trechos urbanos, locais de travessia de pedestres e todas as passarelas. O estudo deverá ser apresentado à ANTT para aceitação., conforme previsto o item 4.1.2 do PER.

Item 3.1.8 do PER

Pergunta 97: Qual deverá ser o parâmetro para definição dos equipamentos de iluminação e elétrica a serem assumidos pela concessionária, devemos considerar apenas a largura de faixa de domínio?

Resposta:

Conforme descrito no PER, entende-se por sistema rodoviário objeto da Concessão, todos os elementos integrantes da faixa de domínio, incluindo, portanto, os sistemas elétricos e de iluminação.

Item 3.1.8 do PER

Pergunta 98: Existe algum trecho onde os sistemas elétricos e de iluminação não serão repassados para a concessionária, ou seja, serão mantidas manutenção pelo DNIT e/ou prefeituras?

Resposta:

As obrigações previstas no PER em relação aos sistemas elétricos e de iluminação são aplicáveis a todo o Sistema Rodoviário.

Item 3.1.8 do PER

Pergunta 99: Não localizamos no PER um item que faça referência ao cadastro georeferenciado de equipamentos de elétrica/iluminação, entendemos que não há necessidade desta informação no cadastro, está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. O cadastro georreferenciado dos elementos dos sistemas elétricos e de iluminação tem previsão no item 4.1.2 do PER: "O cadastro do canteiro central e da faixa de domínio deverá ser georreferenciado, contendo a explicitação dos limites e da área não edificante, e a identificação precisa de todos os acessos (autorizados e não autorizados) e de todas as ocupações (regulares e irregulares), como moradias, pontos comerciais, instalações de equipamentos, torres, dutos, cabos, posteamentos, entre outros".

Item 3.2.1.1 do PER

Pergunta 100: No quadro na coluna onde está ANO, o mesmo é após a entrega da Licença de Instalação, está correto o nosso entendimento?

Resposta:

De acordo com o item 3.2.1 do PER, as Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias têm início a partir da data de expedição da primeira Licença de Instalação e devem ser integralmente concluídas em até 48 (quarenta e oito) meses, observando-se as quatro metas anuais previstas no quadro constante do item 3.2.1.1 do PER. Desta forma, no 1º ano contado da expedição da Licença de Instalação a Concessionária deverá executar 16% das Obras de Ampliação, no 2º ano contado da expedição da Licença de Instalação a Concessionária deverá executar mais 24% das Obras de Ampliação, no 3º ano contado da expedição da Licença de Instalação a Concessionária deverá executar mais 34% das das Obras de Ampliação e no 4º ano contado da expedição da Licença de Instalação a Concessionária deverá executar os últimos 26% das das Obras de Ampliação, totalizando o prazo de 48 (quarenta e oito meses).

Item 3.2.1.2 do PER

Pergunta 101: As vias marginais também dependerão das aprovações das Prefeituras para atenderem os Planos Diretores de seus municípios, está correto o nosso entendimento?

Resposta:

De acordo com o item 3.2.1.2 do PER, após a duplicação de cada subtrecho, a Concessionária terá até 12 (doze) meses para implementar as vias marginais referentes ao subtrecho duplicado, atendendo todas os Parâmetros Técnicos e Parâmetros de Desempenho estabelecidos neste PER e no Contrato. É importante esclarecer que, nos termos da cláusula 5.1.2 do Contrato de Concessão a Concessionária é responsável por 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, arcando com as despesas e custos correspondentes.

Item 3.2.1.2 do PER (Lote 2)

Pergunta 102: O trecho da marginal entre os km 118,5 e 119,6 deverá prever o implantação de OAE paralela a obra de arte existente (Ponte sobre o Rio Casca)?

Resposta:

Não. A marginal prevista, é de ambos os lados, conectando o diamante do km 118,5 até o rio, não sendo necessário atravessá-lo.

Item 3.2.2.1 do PER

Pergunta 103: Nosso entendimento é que teremos no máximo 7 anos para conclusão das obras nos trechos urbanos, está correto o nosso entendimento, sim ou não? Em caso negativo, favor esclarecer.

Resposta:

As Obras obrigatórias em Trechos Urbanos tem um período de aprovação do traçado (ANTT/Municípios) que se inicia a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário, devendo ser concluída até o final do 24º (vigésimo quarto) mês da Concessão, salvo as exceções expressamente indicadas no PER. A Concessionária deverá implantar o contorno obrigatório em trecho urbano dentro do prazo de 60 (sessenta) meses contados da aprovação do traçado do contorno em trecho urbano junto a ANTT e Municípios.

A seu turno as Obras alternativas em Trechos Urbanos tem um período de aprovação do traçado (ANTT/Municípios) que se inicia a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário, devendo ser concluída até o final do 24º (vigésimo quarto) mês da Concessão, sendo que, caso o traçado do contorno alternativo em trecho urbano não seja aprovado junto a ANTT e junto aos Municípios dentro do prazo indicado, a Concessionária permanecerá obrigada a realizar as Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias dentro dos prazos e condições indicadas no item 3.2.1 do PER. Caso o traçado do contorno alternativo em trecho urbano seja aprovado junto a ANTT e junto aos Municípios dentro do prazo indicado, a Concessionária deverá implantar o contorno alternativo em trecho urbano dentro do prazo de 60 (sessenta meses) contados da referida aprovação.

Item 3.2.3.3 do PER

Pergunta 104: A extensão útil de vias marginais indicada no quadro deve ser entendida como a extensão total de vias marginais a serem implantadas, independente do lado de implantação?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 3.2.3.3 do PER

Pergunta 105: O quadro contendo a listagem das melhorias obrigatórias indica apenas o quantitativos destas obras, mas não define o local de implantação. Favor informar o local de cada uma das melhorias obrigatórias. Caso não haja um local definido, favor orientar as proponentes sobre as premissas a serem consideradas para efeito de orçamento.

Resposta:

As obras previstas no item 3.2.3.3 do PER não tem prazo e localização pré-determinados, sendo sua execução determinada pela ANTT à partir do 61º mês da Concessão. Importante ressaltar que o Item 2.5 reza que 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, a Proponente deverá utilizar os dados levantados por ela, que melhor caracterizem a execução do escopo contratual, independentemente das informações fornecidas pelo Poder Concedente.

Item 3.2.4 do PER

Pergunta 106: Favor esclarecer como serão estabelecidas as responsabilidades em caso de necessidade de Obras Emergenciais nos trechos sob responsabilidade do DNIT, visto que a Concessionária somente será responsável pela implantação da Frente de Serviços Operacionais até que as obras sejam recebidas em definitivo. Caso estas obras sejam executadas pela concessionária, como se dará o reequilíbrio?

Resposta:

Em relação às obras previstas no apêndice D do PER, a Concessionária será responsável pela implantação das obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais nos subtrechos em obras pelo DNIT, desde a Data de Assunção, devendo observar todos os Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos e os prazos e condições estabelecidos no PER para a Frente de Serviços Operacionais. Caso haja solicitação à Concessionária que execute tais obras emergenciais, o reequilíbrio se dará com base no Fluxo de Caixa Marginal.

Item 3.2.5 do PER

Pergunta 107: Entendemos que a Concessionária não será obrigada a realizar serviços para adequação das pistas existentes à classe I-A. (adequação de superelevação, por exemplo). Nosso entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com o item 3.2.5.1 do PER, a Concessionária deverá, nos mesmos prazos previstos para concluir as duplicações, adequar as pistas existentes e as novas pistas aos parâmetros geométricos aplicáveis às rodovias de Classe I-A, observadas as exceções trazidas no referido item do PER.

Item 3.2.5.3 do PER

Pergunta 108: Nesse item, é citado que as passagens superiores (“quando a rodovia objeto deste PER passar sobre outra via”) devem possuir passeios laterais. O mesmo critério deverá ser adotado para as pontes (passagem superior sobre rios, córregos, etc...)?

Resposta:

Sim. Todas as OAE da rodovia deverão possuir passeios para pedestres de no mínimo 1,5m conforme item 3.1.3 do PER.

Item 3.4.3.7 do PER

Pergunta 109: Radares. Existem radares fixos atualmente em operação pelo DNIT no trecho de concessão? Está operação é terceirizada? Quantos? Caso a concessionária opte por operar e manter os radares existentes, poderá selecionar a quantidade mínima solicitada no PER e atenderia assim a exigência contratual?

Resposta:

De acordo com o 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. Adicionalmente, de acordo com a cláusula 4.1.1 (ii) do Contrato de Concessão, integram a Concessão todos os bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário, transferidos à Concessionária, conforme listados no Termo de Arrolamento e transferência de bens. Por fim, nos termos da cláusula 10.3.1 do Contrato de Concessão, as obras e serviços de cada um dos segmentos do Sistema Rodoviário descritos no PER no item Frente de Serviços Operacionais deverão estar concluídas e em operação no prazo e condições estabelecidas no PER, observados o Escopo, os Parâmetros Técnicos e os Parâmetros de Desempenho previstos. Salienta-se que, de acordo com o item 3.4.3 do PER: "Os projetos executivos e os manuais de procedimentos técnicos para implantação do sistema de controle de tráfego deverão ser aceitos pela ANTT antes de sua implantação".

Item 3.4.6 do PER

Pergunta 110: No item parâmetros técnicos temos "A fibra óptica será o principal meio de transmissão entre as instalações fixas do sistema operacional, inclusive da ANTT e da PRF" e também "O sistema de comunicação deverá ser dimensionado para atender aos sistemas que deverão ser implantados, abrangendo os seguintes serviços: (i) dados para PMVs; (ii) coleta de dados de detectores de tráfego e sensores diversos; (iii) coleta de imagens de TV; (iv) praças de pedágio; (v) postos de pesagem; (vi) postos da PRF; (vii) postos da ANTT; (viii) BSOs (SAUs, etc.); (ix) CCO; (x) sistema de informações aos usuários; e (xi) comunicação com viaturas" , entendemos que a concessionária poderá utilizar meios de transmissão compatíveis com fibra óptica, mas que poderá optar pelo uso de outras tecnologias de transmissão, desde que mantenha o nível de serviço exigido, está correto o nosso entendimento? Caso o entendimento esteja incorreto, quais os locais e/ou equipamentos que devemos considerar a interligação com fibra óptica?

Resposta:

A concessionária deverá implantar e manter os cabos de fibra óptica conforme previsto no Contrato de Concessão e no PER.

Item 3.4.6.2 do PER

Pergunta 111: No item escopo temos "Implementação de 02 (dois) cabos de fibra óptica de 36 (trinta e seis) fibras" , os dois cabos serão de uso exclusivo da concessionária? Caso negativo, qual será a finalidade de aplicação para esses dois cabos?

Resposta:

Somente um cabo será de uso exclusivo da Concessionária. Conforme a subcláusula 8.1 do Contrato, a Concessionária deverá disponibilizar para uso da EPL, um cabo composto por no mínimo 36 (trinta e seis) fibras ópticas, conforme as especificações do item Cabos de Fibra Óptica do PER, bem como o acesso irrestrito às caixas de passagem, pontos de emenda ou outros pontos de acesso existentes na infraestrutura e a instalação de estruturas civis necessárias ao usufruto das fibras ópticas ao longo da faixa de domínio. Em complemento, conforme a subcláusula 8.3 do Contrato, a EPL utilizará as fibras ópticas colocadas à sua disposição nos termos de sua legislação de regência, de seu estatuto social e de suas demais normas internas.

Item 3.4.6.2 do PER

Pergunta 112: No item Parâmetros Técnicos dos Cabos Ópticos temos “Implementação de 02 (dois) cabos de fibra óptica de 36 (trinta e seis) fibras, que deverão atender às especificações da ABNT e ser do tipo CFOA-NZD-DD revestidos em Acrilato para instalação direta em dutos”, assumindo que esta fibra é utilizada para interconexão de redes de longa distância, podemos considerar que pelo menos um dos cabos de 36 vias seja de outro tipo, para a interligação de equipamentos?

Resposta:

Não. Ambos os cabos deverão ser do tipo CFOA-NZD-DD revestidos em Acrilato para instalação direta em duto.

Item 3.4.6.2 do PER

Pergunta 113: “As fibras ópticas empregadas nos cabos ópticos ao longo da rota deverão atender integralmente às exigências da norma G.665 do ITU-T “, porém a norma ITU-T para cabos NZD é a G.655, solicitamos esclarecimento referente a qual norma deverá ser atendida?

Resposta:

A norma correta é G.655 do ITU-T e não G.665, como originalmente especificado.

Item 3.4.6.2 do PER

Pergunta 114: Considerando que utilizaremos dois dutos para implantação de cada cabo ótico, entendemos que demais dutos poderão ser explorados pela concessionária, está correto nosso entendimento? Caso negativo, qual o entendimento correto?

Resposta:

Para cada cabo óptico será utilizado um duto. Relativamente à utilização de cabos ópticos e dutos, informamos que um duto deve ser reservado para manobra ao longo de toda a rota. Os demais poderão ser explorados pela concessionária.

Item 3.4.6.2 do PER

Pergunta 115: No item Parâmetros Técnicos dos Dutos temos que “As linhas de dutos a serem construídas deverão possuir, no mínimo, quatro (04) furos, podendo ser usados dutos singelos ou quádruplos.”, como não temos um detalhe sobre a separação destes dutos em caixas de passagem, entendemos que os 4 dutos chegarão nas mesmas caixas de passagem, está correto nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto sim, sejam eles dutos singelos ou quádruplos.

Item 3.4.6.2 do PER

Pergunta 116: No item Parâmetros Técnicos dos Pontos de Terminação de cabos temos “Deverá ser instalado bastidor (rack) de 44U, equipado com porta acrílica e chave, onde houver a necessidade de amplificação de sinal óptico. Nos demais pontos de terminação, os bastidores (racks) poderão ser de parede, com 10U ou 20 U de altura, também equipados com portas de acrílico e chave.”, solicitamos esclarecimento, conforme abaixo:

1) Quais os locais que deveremos considerar o rack de 44 U e onde deve ser considerado os de racks de 10U ou 20U?

- 2) Onde serão os pontos de terminação, serão em edificações da própria concessionária? Serão instalações independentes ao longo da rodovia?
- 3) Qual a distância máxima entre pontos de terminação?

Resposta:

Seguem os esclarecimentos abaixo:

1 – Utilizar rack de 44U em pontos de maior concentração de equipamentos e distribuição de fibras como, por exemplo, em praças de pedágio e CCO e rack de 10U ou 20U nos pontos nos quais não exista elevada concentração de equipamentos.

2 – Edificações da própria concessionária, em instalações independentes ou não, ao longo da rodovia.

3 – Depende da rota de percurso do cabo. No entanto, devem ser considerados os pontos de terminação para atender as necessidades da concessionária na monitoração, supervisão e automação da rodovia .

Item 3.4.6.2 do PER

Pergunta 117: No item Parâmetros Técnicos para testes temos “Os testes serão executados nos comprimentos de onda de 1310 nm e 1550 nm...” , porém para o tipo de fibra NZD o comprimento de trabalho recomendado pelos fabricante é de 1530nm e 1565nm, entendemos que os testes deverão ser feitos nos comprimento recomendados pelo fabricante e que o PER deverá ser corrigido, está correto o nosso entendimento?

Resposta:

Independentemente dos equipamentos que irão iluminar as fibras, os testes deverão ser realizados em 1.310 nm e 1.550 nm.

Item 3.4.7 do PER

Pergunta 118: Conforme previsto nos Parâmetros Técnicos a autuação a ser efetuada pela ANTT, serão permanentemente durante 24 horas, todos os dias da semana, está correto nosso entendimento, sim ou não? Em caso de resposta negativa, devido ao excesso de peso nas rodovias que por falta desta autuação, a concessionaria terá direito a reequilíbrio contratual pelo efeito do desgaste antecipado do pavimento, desde que comprovado o mesmo. Está correto o nosso entendimento, sim ou não?

Resposta:

O entendimento não está correto. A Concessionária não terá direito a reequilíbrio econômico-financeiro pelo efeito do desgaste antecipado do pavimento devido ao excesso de peso nas rodovias por falta da autuação.

Item 3.4.7 do PER

Pergunta 119: Dentro de parâmetros técnicos, temos “Os postos existentes na Rodovia poderão ser recuperados e reformados, sendo que os projetos devem ser apresentados para aceitação pela ANTT “, porém não localizamos no PER quantos e qual localização dos postos atuais, é possível informar a quantidade e localização dos mesmos?

Resposta:

Conforme o 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,

a Proponente deverá utilizar os dados levantados por ela, que melhor caracterizem a execução do escopo contratual, independentemente das informações fornecidas pelo Poder Concedente.

Item 3.4.7 do PER

Pergunta 120: Caso a Concessionária opte por construir novos postos de pesagem fixo, os postos existentes deverão ser adequados aos parâmetros de desempenho do PER durante o período de construção dos novos postos?

Resposta:

De acordo com o item 3.4.7 do PER, os postos existentes deverão ser mantidos em operação pela Concessionária até que os novos postos entrem em operação. Caso os postos existentes sejam mantidos, eles deverão estar adequados aos parâmetros de desempenho até o término do 1º ano do prazo da Concessão.

Item 3.4.7 do PER

Pergunta 121: Para os postos existentes, qual o prazo para início da operação e início da manutenção do posto de pesagem, caso a concessionária opte por não construir novos postos?

Resposta:

De acordo com o item 3.4.7 do PER, os postos existentes deverão ser mantidos em operação pela Concessionária até que os novos postos entrem em operação. Caso os postos existentes sejam mantidos, eles deverão estar adequados aos parâmetros de desempenho até o término do 1º ano do prazo da Concessão.

Item 3.4.7 do PER

Pergunta 122: Qual o prazo para repasse dos ativos destes postos para a concessionária?

Resposta:

De acordo com a cláusula 4.1.1 (ii) do Contrato de Concessão, integram a Concessão todos os bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário, transferidos à Concessionária, conforme listados no Termo de Arrolamento e transferência de bens.

Item 4.1.2 do PER

Pergunta 123: Entendemos que os trabalhos relativos aos passivos ambientais já contratados pelo Poder Público serão terminados e não caberá à Concessionária nenhum gasto complementar sobre tais trabalhos. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. Nos termos da cláusula 21.1.17 do Contrato de Concessão, os riscos com a recuperação, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário são assumidos integralmente pela Concessionária. Além disso, conforme previsto na cláusula 10.1.4 do Contrato de Concessão, 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 D do PER.

Apêndice D do PER

Pergunta 124: Não têm evidência, no PER, de interseções ou passarelas a serem construídas pelo DNIT para transposição da pista duplicada por veículos e pedestres, nem de acessos ou vias marginais para o ordenamento do tráfego urbano. A Proponente entende que a previsão e os locais de implantação de tais obras deveriam constar como anexo contratual, devido à responsabilidade de operação do trecho estar a cargo da Concessionária. Será anexada tal previsão aos documentos de Edital?

Resposta:

Conforme o 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.

6 - Protocolo nº1539269

Recebido em 16/08/2013 às 14:58:39 (hs)

item 3.2.1.1, na página 32 do PER

Pergunta 1: Conforme item 3.2.1.1, na página 32 do PER e no apêndice D do mesmo, não consta trecho em duplicação ou a ser duplicado pelo DNIT na concessão da BR-050 – MG/GO. Entretanto, em vistoria ao trecho na data de 08 de agosto de 2013, verificamos que no segmento entre o KM 0 e o KM 35 de Minas Gerais, há cerca de 16 quilômetros de obras de duplicação não concluídas. Gostaria de um esclarecimento por parte da ANTT à quem ficará a conclusão destas obras de duplicação?

Resposta:

Conforme descrito no Apêndice A do PER, os segmentos de código PNV 050BMG0170, 050BMG0190 e 050BMG0210 foram considerados como EM OBRAS DE DUPLICAÇÃO, com a previsão de conclusão até a Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.

7 - Protocolo nº1539274

Recebido em 16/08/2013 às 14:58:38 (hs)

PER BR-050/GO/MG – página 34

Pergunta 1: Ao fazer a locação dos entroncamentos para levantamento de custo de terraplenagem, constatou uma divergência na estaca 276,5 Km da BR 050/GO indicado no PER. Uma interconexão do tipo “trevo completo” posicionado sobre uma ferrovia existente no local. Esta correta a posição desse entroncamento nesse cruzamento?



Resposta:

Utilizou-se um trevo completo para fins de quantificação no EVTE, sendo que, posteriormente, um projeto detalhado que possibilite todos os movimentos e a ferrovia deva ser estudado e instalado no local.

PER BR-262/ES/MG – página 34

Pergunta 2: Ao fazer a locação dos entroncamentos para levantamento de custo de terraplenagem a questão levanta agora para o lote 02, uma interconexão do tipo diamante locado pelo PER no Km 93,500 da BR – 262/MG, porém a sua locação esta em uma área total desconecta de acesso e afastado do perímetro Urbano da cidade. Esta correta a posição dessa interconexão nesse local?



Resposta:

Este diamante está localizado no perímetro urbano da Abre Campo.

8 - Protocolo nº 1539278 e nº 1539281

Recebidos em **16/8/2013 às 15:03:38(hs)** e **16/8/2013 às 15:06:49(hs)** respectivamente

Parte II – definições alínea (xix):

“Data para Recebimento dos Envelopes: entre as 09 horas e 17 horas do dia 13 de setembro de 2013, no qual deverão ser entregues, pelas Proponentes, na BM&FBOVESPA, todos os documentos necessários à sua participação no Leilão.”

Pergunta 1: Os trechos rodoviários concedidos são complexos e as proponentes necessitam analisar com profundidade os diversos aspectos sensíveis dos lotes rodoviários, como por exemplo, as questões ambientais, as obras de duplicação do DNIT, os aspectos de desapropriação e ocupações irregulares nas faixas de domínio, bem como os investimentos a serem realizados pelas futuras concessionárias. Nesse contexto, constata-se que o prazo para recebimento dos envelopes é muito exíguo, não sendo suficiente para as proponentes exaurirem os pontos sensíveis da concessão e apresentarem uma proposta de acordo com as condições do objeto licitado e em consonâncias com as práticas conservadoras do mercado. Assim, faz-se necessário que os prazos para recebimento dos envelopes, bem como da realização da sessão do leilão sejam prorrogados, inclusive para possibilitar o maior número de proponentes na concessão.

Resposta:

Considerando que o objeto do leilão já foi anunciado como integrante do programa de concessões há mais de 1 ano, considerando que houve um amplo processo de tomada de subsídios e audiência pública e considerando que foi aberto o prazo de 45 dias para apresentação das propostas, não será deferida a prorrogação de prazo.

Item 7.10 (i) e (ii) do Edital:

“A Garantia da Proposta deverá ser executada nas hipóteses de inadimplemento total ou parcial, por parte da Proponentes, das obrigações por ela assumidas em virtude de sua participação no Leilão, mediante notificação, pela ANTT, às Proponentes inadimplentes, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital ou na Legislação, incluindo, mas não se limitando às seguintes hipótese:

apresentação, pela Proponente vencedora, dos Documentos de Qualificação em desconformidade com o estabelecido pelo Edital, ressalvado o disposto no subitem 6.11; apresentação, pela Proponente vencedora, de Proposta Econômica Escrita que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital.

(...)”

Item 6.11 do Edital:

“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.”

Pergunta 2: O subitens “i” e “ii” do item 7.10 do Edital estabelecem as possibilidade de execução da Garantia da Proposta pela ANTT. Todavia, considerando que: (i) a Administração Pública deve se submeter ao princípio da legalidade, o qual exige que todos os atos por ela praticados estejam previstos em lei e (ii) que não há qualquer previsão na legislação aplicável que autorize a execução da garantia da proposta quando a proponente vencedora apresentar documentos de qualificação em desconformidade com o Edital, tampouco na hipótese de apresentação de Proposta Econômica Escrita que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital, requer-se a exclusão dos subitens “i” e “ii”, do item 7.10 do Edital, sob pena de o processo licitatório estar eivado de vício insanável e, portanto, ser considerado nulo de pleno direito.

Resposta:

Considerando que o Leilão ocorrerá com a inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento, nos termos do art. 18-A da Lei nº 8987, de 1995, a apresentação de Proposta Econômica Escrita que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital, ou apresentação de habilitação em desconformidade com o Edital, ensejará, sim, a execução da garantia da proposta, observados princípios constitucionais do contraditório e ampla defesa.

Item 8.1.2 (iii) do Edital:

“No caso de empresa estrangeira, instrumento de procuração outorgado a representante legal residente e domiciliado no Brasil, que comprove poderes para praticar, em nome da Proponente, todos os atos referentes ao Leilão e com poderes expressos para receber citação e representar a Proponente administrativa e judicialmente, bem como fazer acordos e renunciar a direitos e, se for o caso, substabelecimento dos poderes apropriados para o(s) Representante(s) Credenciado(s), nos moldes do modelo do Anexo 13, acompanhado de documentos que comprovem os poderes dos outorgantes, com a(s) assinatura(s) devidamente reconhecida(s) como verdadeira(s) por notário ou outra entidade de acordo com a legislação aplicável aos documentos, que deverá ser reconhecida pela representação consular brasileira do país de origem, devidamente traduzidos ao português por tradutor público juramentado e registrados em Cartório de Títulos e Documentos (conforme última

alteração arquivada no registro empresarial, cartório competente ou exigência equivalente do país de origem)."

Item 18 do Anexo 5 do Edital:

"Os documentos em língua estrangeira deverão ser apresentados com a(s) assinatura(s) devidamente reconhecida(s) como verdadeira(s) por notário ou outra entidade de acordo com a legislação aplicável aos documentos, que deverá ser reconhecida pela representação consular brasileira mais próxima, se aplicável, devidamente traduzidos ao português por tradutor público juramentado, sendo que as procurações deverão ser registradas em Cartório de Títulos e Documentos."

Pergunta 3: Nos termos do item 18 do Anexo 5 do Edital, apenas as procurações outorgadas pelas empresas estrangeiras deverão ser registradas no Registro de Títulos e Documentos. Nesse contexto, deve-se interpretar o item 8.1.2 (iii) do Edital no sentido de que apenas as procurações outorgadas pela proponente estrangeira devem ser registradas no Registro de Títulos e Documentos. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento está correto

Item 8.2.1 do Edital:

"O contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente, que terá o conteúdo mínimo especificado no Anexo 14, deverá ter uma cópia apresentada juntamente com os documentos referidos no subitem 8.1.2, acompanhado do ato societário e/ou procuração comprovando os poderes das pessoas que firmaram tal contrato."

Anexo 14 do Edital

Pergunta 4: Conforme o item 8.2.1 do Edital, a proponente deverá celebrar contrato de intermediação com a corretora credenciada, para fins que esta última a represente perante a BM&FBOVESPA. Assim, entende-se que a proponente que apresentar proposta para mais de um lote rodoviário poderá apresentar apenas um contrato de intermediação, desde que o contrato faça referência expressa aos lotes que a concessionária está participando. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 12.3.2 do Edital:

Pergunta 5: Conforme o item 12.3.2 do Edital, caso a proponente tenha apresentado proposta econômica para mais de um lote rodoviário e se verifique, antes da abertura do envelope contendo as propostas econômicas escritas, que a garantia da proposta e/ou o valor do patrimônio líquido não observam os requisitos editalícios, será considerada a ordem de prioridade especificada pela própria licitante na declaração contida no Anexo 22 e desde que a garantia da proposta e patrimônio líquido estejam em consonância com os requisitos do Edital e seus Anexos. Nesse contexto, entende-se que será levada em consideração a prioridade estipulada pela própria proponente na declaração contida no Anexo 22, se a garantia da proposta e o patrimônio líquido mínimo estiverem de acordo com os requisitos previstos no Edital e seus Anexos. Assim, de forma exemplificativa, caso o lote rodoviário prioritário da proponente não cumpra os requisitos da garantia da proposta e do patrimônio líquido, a proposta referente ao lote rodoviário prioritário será descartada e será considerada, na sessão pública do Leilão, a proposta que atenda os requisitos do Edital e seus Anexos, ainda que não

seja considerada como prioritária pela proponente. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 29 da Tabela VIII do Anexo 5 do Edital:

“Declaração de capacidade financeira constante do Anexo 10 ao Edital. A Proponente deverá declarar que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e obtenção de recursos de terceiros necessários à consecução do objeto da Concessão, inclusive a obrigação de integralização no capital social da SPE, conforme definido e descrito no Edital em referência. A Declaração de capacidade financeira deverá prever o valor de recursos financeiros para cada Lote Rodoviário que a Proponente apresentar Proposta Econômica Escrita.”

Anexo 10 do Edital:

“Em atendimento ao subitem 10.1 do Edital em referência, a [Proponente], por seu(s) representante(s) legal(is) abaixo assinado(s), declara, sob as penas da legislação aplicável, que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e de terceiros necessários à consecução do objeto da Concessão. Declara, além disso, que (i) tem capacidade de contratar todos os seguros necessários à consecução do objeto da concessão e (ii) dispõe ou tem capacidade de obter os recursos para a integralização em moeda corrente nacional de, no mínimo, R\$ [●] ([●]) no capital social até a data de assinatura do Contrato e mais R\$ [●] ([●]) até o primeiro ano da Concessão, conforme definido e descrito no Edital em referência. (Especificar para os lotes que apresentará proposta em uma única declaração)

_____ [Proponente]

[representante(s) credenciado(s)]”

Pergunta 6: Nos termos do item 29 da Tabela VIII do Anexo 5 do Edital e do modelo de carta de declaração de capacidade financeira, a proponente deverá apresentar declaração à ANTT atestando que (i) tem capacidade de contratar os seguros necessários à execução da concessão e (ii) tem capacidade financeira para realizar as integralizações do capital social da concessionária. Nesse contexto, quando a proponente participar da Licitação, por intermédio de consórcio de empresas, e apresentar proposta para mais de um lote rodoviário, entende-se que a declaração de capacidade financeira prevista no Anexo 10 do Edital deverá ser emitida da seguinte forma: (i) cada empresa membro do consórcio deverá apresentar declaração de capacidade financeira de acordo com a sua efetiva participação no consórcio e (ii) devem ser apresentadas declarações específicas para cada lote rodoviário que a proponente participar do certame. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento está correto.

Cláusula 4.2.2 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “Em até 30 (trinta) dias a contar da publicação do extrato do Contrato no DOU, a Concessionária deverá firmar com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA o Termo de Compromisso de regularização ambiental que faz menção o art. 4º da Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013.”

Pergunta 7: Considerando que podem ocorrer fatos alheios a atuação das futuras concessionárias que impliquem na impossibilidade da celebração do termo de compromisso

no prazo previsto na cláusula 4.2.2 do Contrato de Concessão, entende-se que restará afastada qualquer responsabilidade e/ou aplicação de penalidades às concessionárias em razão da não celebração do termo de compromisso. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento não está correto. O descumprimento da obrigação prevista na cláusula 4.2.2 do Contrato de Concessão será avaliada à luz da matriz de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão.

Cláusula 4.2.2 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050:

“Em até 30 (trinta) dias a contar da publicação do extrato do Contrato no DOU, a Concessionária deverá firmar com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA o Termo de Compromisso de regularização ambiental que faz menção o art. 4º da Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013.”

Pergunta 8: Considerando que as futuras concessionárias deverão celebrar com IBAMA o termo de compromisso previsto na Portaria n.º 288/MT/MMA, entende-se que seria importante, para equalização das propostas e inclusive para a viabilidade da sua celebração no prazo previsto no Contrato de Concessão, que as licitantes tivessem acesso às seguintes informações:

- (i) Se as BR 262 e BR 050 possuem licenciamento ambiental em vigor. Em caso positivo, favor disponibilizar as respectivas licenças;
- (ii) Se já foram iniciadas tratativas com o IBAMA para a celebração do termo de compromisso, especificando, por exemplo, quais seriam as obrigações das futuras concessionárias para regularização ambiental dos sistemas rodoviários concedidos. Em caso positivo, favor disponibilizar os documentos encaminhados e enviados ao IBAMA, para que as proponentes elaborem suas propostas contemplando as possíveis obrigações ambientais; e
- (iii) Se no âmbito das rodovias concedidas, há condicionantes ambientais já determinadas pelos órgãos ambientais competentes. Em caso positivo, favor disponibilizar as condicionantes ambientais já exaradas pelos órgãos ambientais.

Resposta:

De acordo com a cláusula 4.2.2. dos Contratos de Concessão da BR-262/ES/MG e da BR-050/GO/MG e com o Artigo 4º da Portaria MT/MMA nº 288/2013, o Termo de Compromisso de Regularização Ambiental deve ser firmado com o IBAMA para aquelas rodovias federais que estejam sem as respectivas Licenças Ambientais e que ainda não tenham sido objeto de regularização ambiental. As obrigações das futuras concessionárias com relação à regularização ambiental do Sistema Rodoviário encontram-se elencadas no Artigo 5º, no Anexo I e no Anexo II da Portaria MT/MMA Nº 288/2013. As Condicionantes Ambientais relacionadas com a regularização ambiental do Sistema Rodoviário estão previstas, minimamente, no Artigo 5º da Portaria MT/MMA Nº 288/2013 e na Cláusula Segunda do seu Anexo I - Modelo de Termo de Compromisso.

Cláusula 4.2.4 do Contrato de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “Outros bens integrantes do Sistema Rodoviário e que não constem do Termo de Arrolamento e transferência de bens devem ser regularizados pela Concessionária e integrados aos Bens da Concessão.”

Pergunta 9: De acordo com o a Cláusula 4.2.4 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050 a Concessionária assumirá, além do Sistema Rodoviário, outros bens integrantes do Sistema Rodoviário e que não constem do Termo de Arrolamento e transferência de bens

devem ser regularizados pela Concessionária e integrados aos Bens da Concessão. Sendo assim, entende-se que esses bens, que venham a ser assumidos pela Concessionária e que não constem do Termo de Arrolamento, serão assumidos pela Concessionária mediante reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em razão de ser um risco alocado ao Poder Concedente as alterações unilaterais do objeto do contrato. Por favor, informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 4.1.1 (i) do Contrato de Concessão, integram a concessão, dentre outros bens, o Sistema Rodoviário, conforme alterado durante o Prazo da Concessão. Adicionalmente, conforme previsto na cláusula 4.2.4 do Contrato de Concessão, outros bens integrantes do Sistema Rodoviário e que não constem do Termo de Arrolamento e transferência de bens devem ser regularizados pela Concessionária e integrados aos Bens da Concessão, não havendo previsão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência da referida regularização.

Cláusula 6.2.4 dos Contrato de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050:

“A apresentação do anteprojeto em desacordo com a regulamentação vigente ou o não atendimento do PER implicará na interrupção do prazo de avaliação previsto na subcláusula 6.4”.

Pergunta 10: De acordo com a Cláusula 6.2.4 dos Contrato de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050, a apresentação do anteprojeto em desacordo com a regulamentação vigente ou o não atendimento do PER implicará na interrupção do prazo de avaliação previsto na subcláusula 6.4. Todavia, entende-se que a referência à subcláusula 6.4 está equivocada, sendo correta a menção à cláusula 6.2.2 dos Contratos de Concessão. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento está correto. As referências previstas nas cláusulas 6.2.4 e 6.2.5 do Contrato de Concessão são à cláusula 6.2.2 do Contrato de Concessão.

Cláusula 6.7 dos Contrato de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050:

“A Concessionária deverá entregar à ANTT no prazo de 2 (dois) meses contados da data da assinatura do Contrato o anteprojeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER”.

Pergunta 11: A Cláusula 6.7 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050 estabelecem que a Concessionária deverá entregar à ANTT no prazo de 2 (dois) meses contados da data da assinatura do Contrato o anteprojeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER. Considerando que o cumprimento das obrigações da Concessionária somente poderá ser efetivado quando da assunção do Sistema Rodoviário, entende-se que o prazo de 2 (dois) meses para a entrega do anteprojeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER será contado a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária. Favor informar se o entendimento está correto. Além disso, entende-se que o anteprojeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias a ser apresentado no prazo de 2 (dois) meses, contados a partir da assunção do Sistema Rodoviário, seria somente em relação às obras a serem executadas pela Concessionária no 2º ano da concessão, que estão previstas no item 3.2.1 do PER. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento não está correto. A Concessionária deverá entregar à ANTT no prazo de 2 (dois) meses contados da data de assinatura do Contrato de Concessão o anteprojeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 PER.

Cláusula 6.9 dos Contrato de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “A Concessionária deverá submeter no prazo de 3 (três) meses contados da data da assinatura do Contrato o projeto dos trechos da rodovia objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER que são passíveis de enquadramento no inciso III do art. 8º da Portaria nº 288/MT/MMA a 5.1.1 (i) (a), conforme constatado na execução da vistoria prevista na subcláusula 6.8. O projeto deverá conter os seguintes elementos: (...)”

Pergunta 12: A Cláusula 6.9 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050 estabelecem que a Concessionária deverá submeter à ANTT no prazo de 3 (três) meses contados da data da assinatura do Contrato o projeto dos trechos da rodovia objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER. Considerando que o cumprimento das obrigações da Concessionária somente poderá ser efetivado quando da assunção do Sistema Rodoviário, entende-se que o prazo de 3 (três) meses para a entrega do projeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER será contado a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária. Favor informar se o entendimento está correto. Além disso, entende-se que o projeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias a serem apresentados no prazo de 3 (três) meses, contados a partir da assunção do Sistema Rodoviário seria somente em relação às obras a serem executadas pela Concessionária no 2º ano da concessão, que estão previstas no item 3.2.1 do PER. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento não está correto. A Concessionária deverá submeter no prazo de 3 (três) meses contados da data de assinatura do Contrato de Concessão o projeto dos trechos da rodovia objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER que são passíveis de enquadramento no inciso III do art. 8º da Portaria nº 288/MT/MMA previsto na subcláusula 5.1.1(i)(a), conforme constatado na execução da vistoria prevista na subcláusula 6.8 do Contrato de Concessão.

Cláusula 7.1 dos Contrato de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “A Concessionária considerou na Proposta apresentada o montante para ressarcimento de estudos ambientais de R\$ 5.211.160,79 (cinco milhões, duzentos e onze mil, cento e sessenta reais e setenta e nove centavos) a ser reajustada anualmente pelo mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio. (...)”

Pergunta 13: Considerando que a Cláusula 7.1 dos Contrato de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050 determina que o montante do ressarcimento devido pela Concessionária em relação aos estudos ambientais deverão ser reajustados pelo mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio. Sendo assim, entende-se que o índice a ser utilizado para reajuste do montante relativo ao ressarcimento dos estudos ambientais será o IRT. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O reajuste será realizado pelo IRT e terá por data-base a Data da Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.

Cláusula 9.1.2 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050:

“A Concessionária considerou na Proposta apresentada o montante para desapropriação de R\$ 0,00 (zero real) a ser reajustada anualmente pelo mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio.”

Pergunta 14: Nos termos da Cláusula 9.1.2 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050 o reajuste do montante para desapropriação deverá ser reajustado anualmente pelo mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio. Sendo assim, entende-se que o índice a ser utilizado para o reajuste do montante para desapropriação considerado na Proposta será o IRT. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento está correto.

Cláusula 9.2.1 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “A Concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do Sistema Rodoviário, inclusive adotando as providências necessárias à sua desocupação se e quando invadida por terceiros.”

Pergunta 15: Nos termos da cláusula 9.2.1 do Contrato de Concessão, as futuras concessionárias serão responsáveis por manter a integridade da faixa de domínio dos sistemas rodoviários, adotando as medidas necessárias em caso de invasão de terceiros. Considerando que as futuras concessionárias não são dotadas das prerrogativas inerentes ao poder de polícia, competência esta atribuída somente ao Estado, entende-se que as providências a serem adotadas pelas futuras concessionárias seriam o ajuizamento das medidas judiciais cabíveis, como a reintegração de posse, e a notificação dos agentes públicos envolvidos. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

Nos termos da cláusula 9.2.1 do Contrato de Concessão, a Concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do Sistema Rodoviário, inclusive adotando as providências necessárias à sua desocupação se e quando invadida por terceiros. As obrigações previstas nessa cláusula não se limitam ao ajuizamento de medidas judiciais e notificação de agentes públicos, havendo outras possibilidades, como a via consensual, que podem ser adotadas pela Concessionária.

Cláusula 9.2.2 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “A Concessionária deverá submeter à aprovação prévia da ANTT o plano de desocupação da faixa de domínio no prazo máximo de 3 (três) meses da Concessão, contendo as ações necessárias para o cumprimento das metas e objetivos da Concessão, que deverá ser executado nos prazos máximos descritos no PER, contados a partir da Data da Assunção.”

Pergunta 16: A cláusula 9.2.2 do Contrato de Concessão estabelece que as concessionárias deverão submeter à ANTT o plano de desapropriação da faixa de domínio, entende-se que o prazo de 3 (três) meses mencionado na referida cláusula deverá ser contado da data de assunção da concessão. Favor informar se o entendimento está correto. Ainda, considerando que a ANTT deverá aprovar o plano de desocupação da faixa de domínio, favor esclarecer em qual prazo a ANTT deverá aprovar o referido plano.

Resposta:

O prazo previsto na cláusula 9.2.2 do Contrato de Concessão é contado à partir da Data de Assunção. A ANTT aprovará o plano de desocupação em prazo compatível, desde que o plano atenda as disposições contratuais.

Cláusula 10.1.6 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “A Concessionária é integralmente responsável pela remoção de todas as interferências existentes no Sistema Rodoviário.”

Pergunta 17: Tendo em vista que nos sistemas rodoviários serão realizadas obras de responsabilidade do DNIT, entende-se que o DNIT, por intermédio dos seus subcontratados, será responsável pela remoção das interferências das obras sob sua responsabilidade. Favor informar se o entendimento está correto. Entende-se que a remoção de interferências pertencentes a outras prestadoras de serviços públicos terão que ser promovidas por essas prestadoras. Ademais, a concessionária não será responsabilizada por eventual atraso da remoção das interferências pelas outras prestadoras de serviços públicos. Favor informar se os entendimentos estão correto.

Resposta:

A cláusula 10.5.1 do Contrato de Concessão já estabelece que a responsabilidade pelas obras listadas no apêndice D é de responsabilidade do DNIT o que inclui a remoção de interferências em referidas localidades. Para os demais casos a Concessionária é integralmente responsável pela remoção de todas as interferências existentes no Sistema Rodoviário, atendendo aos prazos e condições previstas no PER. Por fim, de acordo com a cláusula 21.2.20 do Contrato de Concessão, a Concessionária não é responsável exclusivamente pelos custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou recolocação de interferências existentes no Sistema Rodoviário, necessárias à execução das obras e serviços previstos no Contrato de Concessão, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infraestrutura.

Cláusula 10.3.2, (i), (a) dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “A licença de instalação prevista na subcláusula 5.2.1 será disponibilizada a Concessionária em prazo compatível para o atendimento das metas anuais de duplicação previstas no item 3.2.1.1. do PER, de acordo com as seguintes condições.

(i) A licença de instalação necessária ao cumprimento da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER será disponibilizada a Concessionária em até 12 (doze) meses contados da Data da Assunção.

(a) Para o cálculo da extensão equivalente ao cumprimento da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER será descontada a extensão passível de enquadramento no art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA, nos termos da subcláusula 5.1.1(i)(a).”

Pergunta 18: Considerando que o Poder Concedente será responsável pela obtenção do licenciamento ambiental prévio e de instalação referente às obras de ampliação de capacidade e melhorias, nos termos da cláusula 5.2.1 do Contrato de Concessão, entende-se que o Poder Concedente será responsável pelas licenças prévias e de instalação das obras de ampliação de capacidade e melhorias enquadradas no artigo 8º, inciso III da Portaria n.º 288/MT/MMA. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 5.1.1, (i)(a) do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá obter concordância do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA para as Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias que se enquadrem nas condições do art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA.

Cláusula 10.3.4 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “Na hipótese de a Concessionária não concluir as obras ou não disponibilizar os serviços, a ANTT aplicará as penalidades previstas neste Contrato, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6 deste Contrato.”

Pergunta 19: Em conformidade com a Cláusula 10.3.4 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050 caso a Concessionária não conclua as obras ou não disponibilize os serviços, a ANTT aplicará as penalidades previstas neste Contrato, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6 deste Contrato. Considerando que o atraso na conclusão das obras e a não disponibilização dos serviços poderão decorrer de fatos alheios à vontade e atuação da Concessionária, entende-se que somente serão aplicadas as penalidades previstas nos Contratos de Concessão quando restar comprovado que a Concessionária foi exclusivamente responsável pelo atraso na conclusão das obras e pela não disponibilização dos serviços. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

A não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços será avaliada caso a caso pela ANTT à luz da matriz de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão. Caso o evento que deu causa a não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços não seja alocado como risco da Concessionária, a ANTT não aplicará as penalidades previstas na cláusula 20 do Contrato de Concessão. Contudo, independentemente da alocação de riscos previstas na cláusula 21 do Contrato de Concessão, a não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços previstos no Contrato de Concessão ensejará o Desconto de Reequilíbrio, que não se confunde com penalidade ou punição a Concessionária. As penalidades serão aplicadas com a observância das regras previstas no contrato e na regulamentação da ANTT.

Cláusula 10.4.4 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050:

“O não cumprimento das obrigações das subcláusulas anteriores sujeitará a Concessionária à aplicação das penalidades previstas neste Contrato, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6 deste Contrato.”

Pergunta 20: Em conformidade com a Cláusula 10.4.4 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050 caso a Concessionária não concluir as Obras de Manutenção de Nível de Serviço estipuladas nas subcláusulas 10.4.1, 10.4.2 e 10.4.3 dos Contratos de Concessão, a ANTT poderá aplicar as penalidades previstas neste Contrato, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6 deste Contrato. Considerando que o atraso na conclusão das Obras de Manutenção de Nível de Serviço estipuladas nas subcláusulas 10.4.1, 10.4.2 e 10.4.3 dos Contratos de Concessão poderá decorrer de fatos

alheios à vontade e atuação da Concessionária, entende-se que somente serão aplicadas as penalidades previstas nos Contratos de Concessão quando restar comprovado que a Concessionária foi exclusivamente responsável pelo atraso na conclusão das obras e pela não disponibilização dos serviços. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

A não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços será avaliada caso a caso pela ANTT à luz da matriz de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão. Caso o evento que deu causa a não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços não seja alocado como risco da Concessionária, a ANTT não aplicará as penalidades previstas na cláusula 20 do Contrato de Concessão. Contudo, independentemente da alocação de riscos previstas na cláusula 21 do Contrato de Concessão, a não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços previstos no Contrato de Concessão ensejará o Desconto de Reequilíbrio, que não se confunde com penalidade ou punição a Concessionária. As penalidades serão aplicadas com a observância das regras previstas no contrato e na regulamentação da ANTT.

Cláusula 10.5.2 do Contrato de Concessão da Rodovia BR 262:

“A Concessionária poderá acompanhar a execução de cada etapa construtiva das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, ocasião em que todas as inconsistências entre a obra e seus projetos deverão ser comunicadas à ANTT.”

Pergunta 21: Considerando que a concessionária terá a prerrogativa de acompanhar as obras sob responsabilidade do DNIT, informando a ANTT sobre a constatação de eventuais inconsistências entre as obras face aos seus projetos, indaga-se

(i) quando os contratos celebrados entre o DNIT e seus subcontratados para a realização das obras especificadas no Apêndice D do PER serão disponibilizados às proponentes? Ressalta-se que a disponibilização desses contratos é de extrema importância para que as proponentes elaborem suas propostas, haja vista que a concessionária, se necessário, deverá realizar intervenções para adaptar essas obras aos parâmetros de desempenho previstos no PER;

(ii) Se diante da comunicação de constatação de inconsistências nas obras do DNIT, a ANTT comunicará e obrigará o DNIT sanar as irregularidades previstas, bem como estipulando os prazos a serem observados de modo a não impactar nos cronogramas a serem cumpridos pela concessionária previstos no PER;

(iii) Se a ANTT irá dirimir eventuais conflitos que por ventura venham a ocorrer nos locais das obras entre a concessionária e os subcontratados do DNIT ou o próprio DNIT, devido à consecução simultânea de obras por diferentes agentes.

(iv) A prerrogativa conferida à Concessionária de acompanhar a execução de cada etapa construtiva das obras do DNIT em nenhuma hipótese transfere a responsabilidade pela execução das obras à Concessionária até o seu recebimento definitivo pela Concessionária. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

(i) Em relação às obras listadas no Apêndice D do PER da BR-262/ES/MG, de acordo com o Artigo 8º da Resolução nº 11, do Conselho Nacional de Desestatização, de 30/07/2013, caberá ao DNIT fornecer à licitante vencedora informações, dados e plantas relativos aos trechos rodoviários objeto da Concessão disponíveis naquela Autarquia, especialmente aqueles necessários à delimitação da faixa de domínio. Com relação à BR-050/GO/MG, não há obras listadas no Apêndice D. Adicionalmente, conforme o 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.

(ii)(iii) A questão será avaliada à luz da matriz de riscos do Contrato.

Em relação às obras previstas no apêndice D do PER, a Concessionária será responsável pela implantação das obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais nos subtrechos em obras pelo DNIT, desde a Data de Assunção, devendo observar todos os Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos e os prazos e condições estabelecidos no PER para a Frente de Serviços Operacionais. A Concessionária poderá acompanhar a execução de cada etapa construtiva das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, ocasião em que todas as inconsistências entre a obra e seus projetos deverão ser comunicadas à ANTT.

(iv) O entendimento está correto.

Cláusula 10.5.4, (i) do Contrato de Concessão da Rodovia BR 262:

“Observado o prazo definido na subcláusula 10.5.3, caso não verifique as inconsistências indicadas na mesma subcláusula, a Concessionária encaminhará à ANTT documento de recebimento definitivo das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, condição para transferência dos bens à Concessionária.

(i) O documento de recebimento definitivo deverá conter também a relação dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER não atendidos pelas obras de que trata a subcláusula 10.5.1 (a exceção dos Parâmetros de Desempenho previstos na subcláusula 10.5.3 e na Frente de Serviços Operacionais do PER), assim como o orçamento dos serviços necessários a sua adequação.”

Pergunta 22: Nos termos do Contrato de Concessão, a concessionária será obrigada a realizar as intervenções nas obras do DNIT para adaptá-las aos parâmetros de desempenho previstos no PER. Nesse contexto, entende-se que as obras sob responsabilidade do DNIT deverão observar os parâmetros técnicos previstos no PER. Assim, caso as obras do DNIT sejam realizadas sem observar aos parâmetros técnicos, este órgão deverá promover alterações nas infraestruturas construídas para adequá-las aos parâmetros técnicos previstos no PER. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento não está correto. As condições de recebimento e adequação das obras recebidas do DNIT estão previstas nas cláusulas 10.5.3, 10.5.4 e 10.5.5 do Contrato de Concessão.

Cláusula 10.5.5 do Contrato de Concessão da Rodovia BR 262: “Será obrigação da Concessionária a adequação dos demais Parâmetros de Desempenho dos bens recebidos em definitivo do DNIT, que não os previstos em 10.5.3, sendo que o os itens dos Parâmetros de Desempenho a serem adequados, assim como seu valor serão aprovados pela ANTT em até 60 (sessenta) dias contados da data de recebimento do documento previsto na subcláusula 10.5.3, sendo assistido à Concessionária prazo compatível para sua execução. (ii) O não atendimento ao prazo para adequação dos Parâmetros de Desempenho das obras recebidas do DNIT pela Concessionária acarretará na aplicação do Desconto de Reequilíbrio, sem prejuízo da aplicação das sanções previstas no Contrato.”

Pergunta 23: Considerando que a concessionária será obrigada a realizar investimentos adicionais, caso as obras do DNIT estejam em desacordo com os parâmetros de desempenho previstos no PER, entende-se que a concessionária terá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a ser implementado, por intermédio do fluxo de caixa marginal (cláusula 22.5.1 do Contrato de Concessão), na hipótese de ser obrigada a adequar as obras de

responsabilidade do DNIT aos parâmetros de desempenho do PER. Ademais, entende-se que o prazo de análise de 60 (sessenta) dias para a ANTT aprovar quais são as adaptações necessárias das obras de responsabilidade do DNIT aos parâmetros do PER, bem como os respectivos orçamentos, se iniciará a partir do envio do documento de recebimento definitivo previsto na cláusula 10.5.4 do Contrato de Concessão. Favor informar se os entendimentos acima estão corretos.

Resposta:

De acordo com a cláusula 10.5.5 do Contrato de Concessão, será obrigação da Concessionária a adequação dos demais Parâmetros de Desempenho dos bens recebidos em definitivo do DNIT, que não os previstos em 10.5.3, sendo que os itens dos Parâmetros de Desempenho a serem adequados, assim como seu valor serão aprovados pela ANTT em até 60 (sessenta) dias contados da data de recebimento do documento previsto na subcláusula 10.5.3, sendo assistido à Concessionária prazo compatível para sua execução. Em referida hipótese o reequilíbrio econômico-financeiro será realizada pelo Fluxo de Caixa Marginal.

Cláusula 14.1.4 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “apresentar à ANTT, trimestralmente, balancetes contábil nos termos da regulamentação da ANTT e suas demonstrações financeiras completas correspondentes ao trimestre anterior, devendo publicá-las no DOU e em jornal de grande circulação.”

Pergunta 24: Nos termos da Cláusula 14.1.4 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050, é obrigação da Concessionária apresentar à ANTT, trimestralmente, balancetes contábil nos termos da regulamentação da ANTT e suas demonstrações financeiras completas correspondentes ao trimestre anterior, devendo publicá-las no DOU e em jornal de grande circulação. Todavia, considerando que (i) a apresentação de balancetes em curtos períodos enseja um ônus demasiado à Concessionária e (ii) não há supedâneo na legislação aplicável para a Administração Pública exigir o cumprimento desta obrigação, entende-se que a obrigação da Concessionária em relação à Cláusula 14.1.4 restringe-se a apresentar à ANTT e publicar no Diário Oficial da União o balanço patrimonial e as demonstrações financeiras anualmente, nos termos da lei. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento não está correto. Nos termos da regulamentação da ANTT, é obrigação da Concessionária enviar trimestralmente, em até 45 (quarenta e cinco) dias após o encerramento de cada trimestre, os balancetes mensais analíticos em conformidade com o Plano de Contas Padronizado constante do Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal. Nos termos da regulamentação vigente, constitui infração o não encaminhamento dos balancetes mensais a cada trimestre à ANTT

Cláusula 15.9.1, (i), (a) dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “A verba de fiscalização será reajustada anualmente, com o mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio.”

Pergunta 25: Nos termos da Cláusula 10.3.4 15.9.1, (i), (a) dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050 a verba de fiscalização será reajustada, anualmente, com o mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio. Sendo assim, entende-se que o índice a ser utilizado para o reajuste anual da verba de fiscalização será o IRT. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento está correto.

Cláusula 18.1.1 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “A cobrança da Tarifa de Pedágio somente poderá ter início, em qualquer das praças de pedágio, após a conclusão dos Trabalhos Iniciais no Sistema Rodoviário, a implantação de 10% (dez por cento) da extensão total das obras de duplicação previstas no PER, a implantação de praça de pedágio e o cumprimento, pela Concessionária, do disposto na subcláusula 24.2.2, bem como da entrega do programa de redução de acidentes e do cadastro do passivo ambiental.”

Pergunta 26: A cláusula 18.1.1 do Contrato de Concessão estabelece as condicionantes para que as concessionárias possam iniciar a cobrança de tarifa de pedágio, dentre elas que as futuras concessionárias devam encaminhar o cadastro do passivo ambiental. Favor esclarecer se o passivo ambiental mencionado na cláusula 18.1.1 refere-se aos passivos ambientais constantes no cadastro inicial da rodovia mencionado no item 4.1.2 do PER. Em caso negativo, favor esclarecer quais são os requisitos a serem mencionados no cadastro do passivo ambiental, inclusive informando se este cadastro se refere a totalidade do trecho rodoviário ou do trecho em que se iniciará a cobrança da tarifa.

Resposta:

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. O cadastro é o mesmo indicado no PER.

Cláusula 18.4.5 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “O Fator X, cujo valor será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do Prazo da Concessão, será revisado, 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.”

Pergunta 27: Levando-se em consideração os precedentes relacionados à outorga de concessões de serviços públicos que continham disposições semelhantes àquelas estabelecidas na cláusula 18.4.5 do Contrato de Concessão houve a apresentação da metodologia de cálculo do Fator X, e tendo em vista que o Contrato de Concessão é omissivo nesse sentido. O prévio conhecimento da metodologia de cálculo do Fator X é importante para a manutenção da equação econômico-financeira da concessão, pois muito embora a cláusula 18.4.5 do Contrato de Concessão disponha no sentido de que a revisão do Fator X não gere qualquer direito a reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, entende-se que eventual alteração da metodologia de cálculo do Fator X, poderá ensejar impacto no equilíbrio econômico-financeiro.

Resposta:

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.

Cláusula 19.6 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “Parcela da receita advinda de Receita Extraordinária será revertida à modicidade tarifária, anualmente, no momento da revisão ordinária da Tarifa Básica de Pedágio, mediante a análise pela ANTT dos resultados das Receitas Extraordinárias, nos termos deste Contrato e da regulamentação vigente da ANTT.”

Pergunta 28: Consoante à regra prevista na subcláusula 19.6, o percentual dos valores auferidos pelas concessionárias, em razão da exploração de receitas extraordinárias, será destinado à revisão ordinária da tarifa básica de pedágio apurada anualmente. Por favor, informar o percentual máximo do valor obtido em razão da exploração das receitas extraordinárias que pode ser revertido à revisão ordinária da tarifa básica de pedágio, tendo em vista que não seria razoável entender pela possibilidade da totalidade da receita extraordinária ser revertida à modicidade tarifária, sob pena de descaracterização do próprio regime remuneratório das concessões de serviço público instituído pela Lei Federal n.º 8.987/1995.

Resposta:

Deverá ser observado o disposto na Resolução ANTT nº 2552, de 14 de fevereiro de 2008, aplicável as concessões rodoviárias.

Cláusula 20.3 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “Caso não haja previsão de multa específica no presente Contrato, os atrasos no cumprimento dos prazos acordados para execução das obras novas e refazimento de obras deficientemente executadas, importarão na aplicação de multa moratória, calculadas de acordo com a seguinte fórmula:

Multa moratória (por dia de atraso) = 0,1 x Valor total da Obra.”

Pergunta 29: Nos termos da Cláusula 20.3 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050, caso os Contratos de Concessão não estabeleçam previsão de multa específica para os atrasos no cumprimento dos prazos acordados para execução das obras novas e refazimento de obras deficientemente executadas, importarão na aplicação de multa moratória, calculadas de acordo com a seguinte fórmula: Multa moratória (por dia de atraso) = 0,1 x Valor total da Obra.”

Com relação ao cálculo da multa moratória, no que tange ao componente “valor total da obra” da fórmula prevista na Cláusula 20.3 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050, entende-se que deve ser considerado o valor total da obra ainda pendente, ou seja, a parcela da obra que não foi executada ou executada de forma deficiente. Favor informar se o entendimento está correto.

Considerando que os atrasos no cumprimento dos prazos acordados para execução das obras novas e refazimento de obras deficientemente executadas poderá decorrer de fatos alheios à vontade e atuação da Concessionária, entende-se que somente serão aplicadas as penalidades previstas nos Contratos de Concessão quando restar comprovado que a Concessionária foi exclusivamente responsável pelo atraso no cumprimento dos prazos acordados para execução das obras novas e refazimento de obras deficientemente executadas. Favor informar se o entendimento está correto

Resposta:

O primeiro entendimento não está correto. O valor a ser considerado para fins do cálculo da multa moratória prevista na subcláusula 20.3 é o valor de toda a obra, independentemente da parcela já executada.

Em relação ao segundo entendimento, a aplicação das multas deverá seguir o disposto na legislação e regulamentação pertinentes ao tema.

Cláusula 20.4 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “A ANTT poderá instaurar processo administrativo para a aplicação de multa moratória a cada período de 30 (trinta) dias corridos de atraso decorrentes de um mesmo evento de inexecução contratual, ainda que a inexecução persista.”

Pergunta 30: Nos termos da Cláusula 20.4 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050, a ANTT poderá instaurar processo administrativo para a aplicação de multa moratória a cada período de 30 (trinta) dias corridos de atraso decorrentes de um mesmo evento de inexecução contratual, ainda que a inexecução persista. A instauração dos processos administrativos para aplicação da multa moratória prevista no item 20.3 dos Contratos de Concessão somente poderá ocorrer quando se verificar que o não cumprimento dos prazos acordados para execução das obras novas e refazimento de obras deficientemente executadas decorrerem de culpa exclusiva da Concessionária.

Resposta:

A aplicação das multas deverá seguir o disposto na legislação e regulamentação pertinentes ao tema.

Cláusula 20.6 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “O não atingimento dos Parâmetros de Desempenho constantes do PER será considerado inexecução parcial do Contrato e ensejará, à Concessionária, a aplicação das sanções previstas nos subitens (ii) e/ou (iii) da subcláusula 20.7, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro calculada na forma do Anexo 5. Tais penalidades não poderão ser cumulativas com as multas previstas na subcláusula 20.5 acima.”

Pergunta 31: A cláusula 20.6 das Minutas dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050 estabelece que as penalidades referentes ao não atingimento dos parâmetros de desempenho não poderão ser aplicadas de forma cumulativa às penalidades previstas na cláusula 20.5. Ocorre que a cláusula 20.2 estabelece vários fatos relacionados aos investimentos e manutenção dos sistemas rodoviários que são caracterizados como descumprimento dos Contratos de Concessão, ensejando a aplicação de penalidades às futuras concessionárias. Nesse contexto, para afastar a aplicação de dupla penalidade pelo mesmo ato infrator, bis in idem, entende-se que as penalidades referentes aos parâmetros de desempenho não poderão ser aplicadas de forma cumulativa as previstas na cláusula 20.2. Assim, quando o não atingimento de um parâmetro de desempenho decorrer de um dos eventos elencados na cláusula 20.2, não poderá ser aplicada penalidade dupla pelo não cumprimento do evento previsto na cláusula 20.2 e o não atingimento dos parâmetros de desempenho. Favor informar se o entendimento está correto. Ademais, entende-se que a penalidade de advertência poderá ser aplicada em caso da inexecução dos parâmetros de desempenho previstos no PER, em consonância com a Lei Federal n.º 9.784/99. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 20.6 do Contrato de Concessão, o não atingimento dos Parâmetros de Desempenho constantes do PER será considerado inexecução parcial do Contrato de Concessão ensejando a aplicação das sanções previstas nos subitens (ii) e/ou (iii) da subcláusula 20.7 do Contrato de Concessão. Tais penalidades não poderão ser cumulativas com as multas previstas na subcláusula 20.5 do Contrato de Concessão. Adicionalmente, no que tange à penalidade de advertência, tem-se que, nos termos do art. 87, parágrafo 2º da Lei 8.666/93, poderá ela ser aplicada conjuntamente à penalidade de multa.

Cláusula 20.13.1 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “A penalidade prevista na subcláusula 20.13 alcança também o controlador da Concessionária, assim entendido o acionista ou grupo de acionistas que detenha o controle da Concessionária, e não poderá ser aplicada por prazo superior a 2 (dois) anos.”

Pergunta 32: Nos termos da Cláusula 20.13.1 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050, a ANTT poderá estender a penalidade de suspensão do direito de participar em licitações e contratar com a Administração Pública Federal no caso de práticas reiteradas de infrações contratuais ou regulamentares. Todavia, considerando que: (i) a Administração Pública deve se submeter ao princípio da legalidade, o qual exige que todos os atos por ela praticados estejam previstos em lei e (ii) que não há qualquer previsão na legislação aplicável que autorize a extensão da penalidade da futura concessionária aos seus acionistas, sendo certo que a regra na legislação brasileira é que as pessoas jurídicas têm personalidade própria

e não se confundem com a de seus instituidores (art. 45 do Código Civil), requer-se a exclusão da Cláusula 20.13.1 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050, sob pena de tais Contratos de Concessão estarem eivados de vício insanável e, portanto, serem considerados nulo de pleno direito.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nesses documentos ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT. Adicionalmente, o fundamento legal para a extensão das penalidades previstas ao controlador decorre justamente da necessidade de atendimento à finalidade da lei. Uma sociedade de propósito específico jamais poderá participar de outra licitação ou contratar com a Administração Pública. Somente os acionistas da Sociedade de Propósito Específico (vencedores da licitação) é que poderão participar de licitações e contratar com a administração pública. Assim, a única forma de aplicar e alcançar a finalidade da lei é transpor a barreira da pessoa jurídica cuja criação decorre do próprio edital para atingir aqueles que são os responsáveis pelos atos da Concessionária nas situações em que se justificam a aplicação das penalidades em questão.

Cláusula 20.13.2 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050:

“Será considerada como prática reiterada de infrações contratuais, considerando a data do evento gerador da multa:

(i) aplicação de mais de 3 (três) multas relativas à Frente de Recuperação e Manutenção dentro de um período de 1 (um) ano;

(ii) aplicação de mais de 3 (três) multas relativas à Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço dentro de um período de 1 (um) ano;

(iii) aplicação de mais de 3 (três) multas relativas à Frente de Serviços Operacionais dentro de um período de 1 (um) ano.”

Pergunta 33: Nos termos da Cláusula 20.13.2 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050, será considerada como prática reiterada de infrações contratuais, a aplicação de mais de 3 (três) multas, dentro de um período de 1 (um) ano, relativas à cada uma das seguintes frentes de trabalho: (i) Frente de Recuperação e Manutenção; (ii) Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço e (iii) Frente de Serviços Operacionais. Considerando que a aplicação de multas pela ANTT à Concessionária deve necessariamente, em observância ao princípio do contraditório e ampla defesa, serem precedidas do devido processo administrativo, entende-se que, para fins de aplicação da multa por prática reiterada de infrações deverão ser consideradas as multas que foram efetivamente aplicadas à Concessionária e que tenha ocorrido o exaurimento de todas as fases em quaisquer instâncias aplicáveis. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

A sanção de suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal ocorrerá após regular processo administrativo de aplicação das multas previstas na subcláusula 20.13.2, itens (i) a (iii), observado o disposto na legislação vigente, incluindo as normas da ANTT, nos termos da subcláusula 20.12.

Cláusula 21.1.1 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “volume de tráfego em desacordo com as projeções da Concessionária ou do Poder Concedente, com exceção do disposto na subcláusula 22.8 e na aplicação do Fator C.”

Pergunta 34: Em conformidade com a Cláusula 21.1.1 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050, está alocado como risco da Concessionária o volume de tráfego em desacordo com as projeções da Concessionária ou do Poder Concedente, com exceção do disposto na subcláusula 22.8 e na aplicação do Fator C. Ocorre que a subcláusula 22.8 mencionada acima se refere à Revisão do Fluxo de Caixa Marginal resultante de cada Recomposição e, portanto, em nada afetaria à projeção do volume de tráfego da Concessionária ou do Poder Concedente. Neste contexto, solicita-se esclarecer se a referência à subcláusula 22.8 está correta. Se sim, favor explicar.

Resposta:

Na cláusula 21.1.1 do Contrato de Concessão, a referência a subcláusula 22.8 deve ser entendida como referência a subcláusula 22.5.

Cláusula 21.1.9 do Contrato de Concessão das Rodovias BR 262: “Atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no PER ou de outros prazos estabelecidos entre as Partes ao longo da vigência do Contrato, exceto nos casos previstos na subcláusula 21.2 abaixo.”

Pergunta 35: Considerando que parte das obras de duplicação referente ao sistema rodoviário BR 262 serão realizadas pelo DNIT, conforme previsto no Apêndice D do PER, entende-se que (i) A concessionária não é responsável pelos riscos decorrentes de eventual inexecução e/ou atraso das obras do DNIT, bem como inexecução e/ou atraso da realização de melhorias para adequar essas obras aos parâmetros previstos na cláusula 10.5.3, (ii) do Contrato de Concessão; e

(ii) A concessionária não será responsável pelos riscos que a inexecução e/ou atraso das obras do DNIT podem impactar nos cronogramas previstos no PER.

Favor informar se os entendimentos estão corretos.

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 21.2.8 do Contrato de Concessão, a Concessionária não é responsável pelos riscos decorrentes de atraso nas obrigações conferidas ao DNIT pelo Contrato 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 PER que estão sob responsabilidade do DNIT. A seu turno, as condições de recebimento e adequação das obras recebidas do DNIT estão previstas nas cláusulas 10.5.3, 10.5.4 e 10.5.5 do Contrato de Concessão. Em relação as obras e serviços previstos no PER caberá sua execução exclusivamente pela Concessionária nos prazos e condições previstas no Contrato de Concessão e no PER.

Cláusula 21.1.20 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “Responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da operação do Sistema Rodoviário.”

Pergunta 36: A cláusula 21.1.20 do Contrato de Concessão estabelece que as futuras concessionárias serão responsáveis pelos riscos decorrentes da responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais referentes à operação dos sistemas rodoviários. Nesse contexto, entende-se que as futuras concessionárias não serão responsáveis pelos riscos referentes aos danos e passivos ambientais que decorram de fatos

anteriores a data de assunção da concessão ou relacionadas às obras promovidas pelo Poder Público e pelo DNIT. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento não está correto. Nos termos da cláusula 21.1.20 do Contrato de Concessão, a Concessionária é responsável pelos riscos advindos da responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da operação do Sistema Rodoviário. No mesmo sentido, a cláusula 21.1.17 do Contrato de Concessão fixa que os riscos com a recuperação, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário são assumidos integralmente pela Concessionária. A seu turno, estão alocados como riscos do Poder Concedente eventuais defeitos em obras realizadas pelo Poder Público, conforme previsto na cláusula 10.1.7, até o recebimento definitivo destas obras pela Concessionária e eventuais defeitos e demais aspectos expressamente indicados pela Concessionária nas obras executadas pelo DNIT de que trata a cláusula 10.5 do Contrato de Concessão. A alocação de risco atribuída ao Poder Concedente nas cláusulas 21.2.14 e 21.2.15 não se confunde com a alocação de riscos prevista nas cláusulas 21.1.17 e 21.1.20 do Contrato de Concessão.

Cláusula 21.1.23 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “defeitos em obras realizadas pelo Poder Público, conforme previsto na cláusula 10.1.7, após o recebimento definitivo destas obras pela Concessionária.”

Pergunta 37: Nos termos da Cláusula 21.1.23 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050, está alocado como risco da Concessionária os defeitos em obras realizadas pelo Poder Público, conforme previsto na cláusula 10.1.7, após o recebimento definitivo destas obras pela Concessionária. Todavia, considerando que, de acordo com o artigo 618 do Código Civil, o executor da obra é responsável, durante o prazo de 5 (cinco) anos, pela solidez e segurança do trabalho realizado, entendemos que, durante este prazo, caso ocorram defeitos nas obras executadas pelo Poder Público, a reparação pelos eventuais defeitos constatados nas obras do Poder Público deverão ser de responsabilidade do executor da obra. Sendo assim, a Concessionária somente será responsável pelos defeitos constatados nas obras do Poder Público após término da responsabilidade civil do executor das obras do Poder Público. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento não está correto, devendo se observar o disposto no item 10.5.6 e demais disposições do contrato.

Cláusula 21.2.6 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “Implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de Tarifa de Pedágio, que não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do Contrato, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas.”

Pergunta 38: Considerando que a cláusula 21.2.6 do Contrato de Concessão estabelece que o Poder Concedente será responsável pelo risco decorrente da implantação de novas rotas ou caminhos aos sistemas rodoviários, entende-se que os efeitos decorrentes de eventual implantação de outros modais de transporte, como por exemplo sistema ferroviário, nas áreas de interferências das Rodovias BR 262 e BR 050, também serão de responsabilidade do Poder Concedente. Ainda, entende-se que está alocado ao risco do Poder Concedente a implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de Tarifa de Pedágio,

bem como aquelas novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários em que há o pagamento de Tarifa de Pedágio. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento não está correto. 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 rodoviários 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 2.2.1 do Anexo 6 dos Contratos de Concessão das Rodovias BR 262 e BR 050: “2.2.1 Para o parâmetro de eventos de reequilíbrio: a) Os eventos de reequilíbrio serão apurados pelo cálculo da diferença entre o valor previsto originalmente de acordo com o Contrato e o valor efetivamente verificado de acordo com a ampliação ou redução decorrente do evento de reequilíbrio.”

Pergunta 39: Considerando que o Edital vedou a apresentação, pelas proponentes, do plano de negócios no envelope contendo a proposta econômica escrita, faz-se necessário esclarecer como serão apuradas as diferenças de valores previsto no item 2.2.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão, especialmente se alguns valores não estarem expressamente discriminados no Contrato de Concessão.

Resposta:

Para cada evento previsto no item 1.3 será utilizada a referência do contrato ou os fatos ali indicados.

Item 3.1 do PER (Anexo 2 do Contrato de Concessão da Rodovia BR 262):

“3.1. FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO

A Frente de Recuperação e Manutenção engloba as fases de Recuperação e Manutenção da Rodovia, conforme exposto abaixo.

RECUPERAÇÃO

• ***Objeto: conjunto de obras e serviços de recuperação do trecho concedido, imprescindíveis à operação do Sistema Rodoviário e aquelas de cunho estrutural nos pavimentos e melhorias funcionais e operacionais nos demais elementos do Sistema Rodoviário.***

• ***Período: inicia-se a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário e estende-se até o final do prazo máximo assinalado para atendimento de cada Parâmetro de Desempenho. As obrigações a serem atendidas em até 12 (doze) meses consideram-se integrantes dos Trabalhos Iniciais, para os efeitos do Contrato e dos Escopos abaixo especificados.”***

Pergunta 40: Durante os primeiros 12 meses da concessão, a concessionária deverá realizar os trabalhos iniciais no sistema rodoviário. Nesse contexto, entende-se que a concessionária deverá promover os trabalhos iniciais previstos no PER inclusive nos trechos rodoviários em que o DNIT está realizando as obras de duplicação. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento não está correto. Em relação as obras previstas no apêndice D do PER, a Concessionária será responsável pela implantação das obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais nos subtrechos em obras pelo DNIT, desde a Data de Assunção, devendo observar todos os Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos e os prazos e condições estabelecidos no PER para a Frente de Serviços Operacionais. Com a transferência dos

subtrechos em definitivo para a Concessionária, todas as demais obrigações previstas no Contrato, no PER e nos demais Anexos deverão ser integralmente cumpridas pela Concessionária, ressalvando-se os prazos fixados para adequação dos demais Parâmetros de Desempenho.

9 - Protocolo nº 1539286

Recebido em **16/8/2013 às 15:02:27(hs)**

Edital Parte II – Definições

Pergunta 1: Solicitamos informar a definição de “Plano de Negócios” mencionado no Subitem 9.6 e nos Anexos 19, 20 e 21, todos do Edital.

Resposta:

Não há definição expressa de Plano de Negócios no edital, sendo seu sentido verificado pelas regerências constantes do edital e anexos.

Edital Item 4.1

Pergunta 2: Entendemos que o prazo de 5 (cinco) 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 2 (dois) 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. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto, uma vez que a presente licitação é regida pela Lei 9.491/97, na modalidade leilão, sendo que as regras da Lei 8.666 são aplicadas subsidiariamente. Ademais, considerando o procedimento específico do leilão o prazo para impugnação encerra-se no dia 11.09, dois dias úteis anteriores à data prevista para entrega dos envelopes e documentos.

Edital Itens 6.12.II e 8.1.III

Pergunta 3: Em referência ao Item 6.12.II do Edital, entendemos que os documentos em língua estrangeira deverão ser apresentados notariados, consularizados e com tradução juramentada, de acordo com a Lei nº 8.666/93, sendo que apenas os documentos de representação exigidos no Item 8.1.III deverão ser também registrados em Cartório de Títulos e Documentos. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto, embora caiba esclarecer que se trata da aplicação dos itens 6.12.II e 8.1.2.III do Edital.

Edital Item 7.2

Pergunta 4: O Item 7.2 determina que, se o prazo de validade da Garantia da Proposta expirar, deverá ser prorrogado pela Proponente, sob pena de desclassificação no certame. Entendemos, dessa forma, que a única consequência que advirá à Proponente caso não renove a Garantia da Proposta expirada é ser desclassificada da licitação. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Edital Item 7.4. III

Pergunta 5: Solicitamos seja esclarecido se a carta de apresentação da Garantia da Proposta (Anexo 16 ao Edital) deverá ter a assinatura do representante da Corretora Credenciada com firma reconhecida.

Resposta:

O entendimento está correto, embora caiba esclarecer que se trata da aplicação do item 7.4.IV do Edital.

Edital Itens 8.1.2.II e 8.1.2.III

Pergunta 6: Caso uma empresa estrangeira seja integrante de um Consórcio, entendemos que deverá ser apresentada a procuração para seu respectivo representante legal residente e domiciliado no Brasil (pessoa física), conforme o Item 8.1.2.III, e este representante legal, por sua vez, outorgará procuração, em nome da empresa estrangeira, à empresa-líder do Consórcio, em atendimento ao Item 8.1.II. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Edital Item 9.3, VII

Pergunta 7: O Item 9.3, VII, do Edital, determina 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, nos cinco primeiros anos após a habilitação no regime”.

Solicitamos que:

a) seja esclarecido como se dará o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato no caso de eventual extinção do benefício do REIDI nos primeiros 5 anos da Concessão, tendo em vista que não é exigida a apresentação de Plano de Negócios por parte das licitantes e que o Fator C só é aplicável a Receitas e Verbas Contratuais. b) Se faça menção à Portaria Nº 124, de 13/08/2013, expedida pelo Ministério dos Transportes, que estabelece o procedimento de aprovação dos projetos de infraestrutura no setor de transportes, para fins de habilitação ao REIDI.

Resposta:

Nos termos da subcláusula 22.4.2, iii, em quaisquer outras hipóteses, que não aquelas submetidas à aplicação do Desconto de Reequilíbrio (subcláusula 22.4.2, i) ou ao à aplicação do Fator C (subcláusula 22.4.2, ii), a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos de regulamentação específica. No que tange ao pedido de menção a Portaria do Ministério dos Transportes, é de se ressaltar que, de acordo com o item 3 do Edital, a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência

e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Edital Item 9.7

Pergunta 8: O Item 9.7 determina que, se o prazo de validade da Proposta Econômica Escrita expirar, a Comissão de Outorga poderá solicitar às Proponentes a prorrogação de tal prazo. Entendemos que, caso a Proponente não tenha interesse em prorrogar a validade de sua proposta, a única consequência que lhe advirá é ser desclassificada da licitação. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Edital Item 12.1

Pergunta 9: O Item 12.1 do Edital traz o cronograma da licitação. Sugerimos seja esclarecido: (i) qual será o prazo para as Proponentes se manifestarem e/ou apresentarem recurso sobre a aceitação das Garantias de Proposta apresentadas, previamente à Sessão Pública do Leilão; e (ii) se, pela transparência e publicidade do certame, a abertura do Volume 1 será realizada em sessão pública, com a possibilidade de participação das Proponentes, considerando-se que tal volume, além da Garantia da Proposta, conterá outros documentos indicados no Edital.

Resposta:

O prazo para apresentação de recursos se encerrará em 30.09.2013, nos termos do item 12 do edital. Não haverá sessão de abertura do Envelope 1, considerando tratar-se de análise objetiva.

Edital Itens 13.3.1 e 13.4.2

Pergunta 10: Entendemos que os Itens 13.3.1 e 13.4.2 somente serão aplicáveis nos casos em que a inabilitação decorrer de declaração falsa, sem prejuízo das demais implicações cabíveis, dada a gravidade da situação, considerando-se os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. Nas hipóteses previstas nos itens 13.3.1 e 13.4.2 do Edital, será fixada multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta, com sua execução integral.

Edital Item 14.1

Pergunta 11: Entendemos que, em observância à legislação aplicável, o Item 14.1, referente à apresentação de recurso administrativo, é aplicável também quanto à aceitação das Garantias de Proposta apresentadas (Volume 1), previamente à Sessão Pública do Leilão. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. A Lei 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 11.196/2005, incluiu na Lei n. 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 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.

Edital Item 15.3

Pergunta 12: Consideramos exíguo o prazo de 20 dias úteis para constituição e registro da SPE, ainda que o Subitem 15.6 do Edital contenha previsão acerca da possibilidade de sua prorrogação por igual período.

Entendemos que o prazo razoável para cumprimento das obrigações pela Adjudicatária é de 45 dias úteis, prorrogável por igual período, tal como previsto nos editais anteriores publicados pela ANTT.

Diante disso, solicitamos confirmar nosso entendimento que será aplicável para a presente licitação o prazo de 45 dias úteis acima mencionado, nos moldes das contratações anteriores realizadas pela ANTT.

Resposta:

O prazo será mantido.

Edital Item 15.5

Pergunta 13: Solicitamos seja esclarecido em qual prazo específico a ANTT deverá convocar a SPE para a assinatura do Contrato, após o cumprimento das exigências do Item 15.3.

Resposta:

Nos termos do item 12 do edital, a previsão é de que o contrato seja assinado em 09.12.2013.

Edital Item 15.6.2

Pergunta 14: Em observância aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, e considerando-se a aplicação de multa já prevista no Item 15.6.1 pela mesma razão, entendemos que a aplicação cumulativa de ambas as sanções indicadas no Item 15.6.2 é injustificada e demasiado severa. Assim sendo, entendemos que, na hipótese de recusa injustificada de celebrar o Contrato, será aplicável multa mais apenas uma das sanções indicadas no Item 15.6.2. Está correto esse entendimento?

Resposta:

Não há duplicidade de penalização. O item em referência apenas esclarece os procedimentos a serem seguidos no caso de infração ao dispositivo fixado no Edital. Desta forma, havendo a caracterização das infrações previstas no item 15.6.1 do Edital, haverá a aplicação de multa equivalente ao valor previsto na garantia da proposta e sua cobrança por meio da execução da garantia da proposta.

Anexo 5 do Edital, Tabela XI, Item 34

Pergunta 15: Solicitamos seja esclarecido se, em relação à composição do Consórcio, deve haver equivalência, para cada empresa consorciada, de suas participações no consórcio em relação às suas respectivas participações na futura SPE a ser constituída.

Resposta:

Sim.

Minuta do Contrato Subcláusula 1.1, (v) e (vi) e Cláusula 4

Pergunta 16: Solicitamos seja esclarecida exatamente qual a diferença entre “Bens da Concessão” e “Bens Reversíveis”.

Resposta:

Os conceitos de bens reversíveis e bens da concessão já tem seu significado definido na minuta do Contrato de Concessão.

Minuta do Contrato Subcláusula 4.2.2

Pergunta 17: A Subcláusula 4.2.2 do Contrato estipula que a Concessionária deverá firmar com o IBAMA, em até 30 dias a contar da publicação do extrato do contrato no DOU, o Termo de Compromisso de Regularização Ambiental conforme art. 4º da Portaria Interministerial MMA/MT nº 288, de 16 de julho de 2013.

Sobre o referido Termo de Compromisso:

(i) Favor esclarecer as partes que celebrarão o Termo de Compromisso em questão, vez que a Subcláusula 4.2.2 citada menciona que a Concessionária deverá firmar o Termo de Compromisso, enquanto que o art. 4º, § 3º da Portaria MMA/MT nº 288, prevê que a ANTT, juntamente com as concessionárias, assinarão os Termos de Compromisso para os segmentos concedidos. (ii) Favor esclarecer a aplicação do art. 8º, inciso III, da Portaria MMA/MT nº 288, que condiciona a autorização para intervenções de ampliação de capacidade com extensão de até 25 km.

Resposta:

Nos termos do Art. 4º, parágrafo 3º da Portaria nº 288/MT/MMA, a ANTT, juntamente com as concessionárias, assinarão Termos de Compromisso para os segmentos concedidos. Ademais, o DNIT poderá fazer parte da assinatura do Termo de Compromisso de Regularização Ambiental, conforme avaliação a ser realizada pelo IBAMA para cada rodovia concedida.

Minuta do Contrato Subcláusula 4.3.2

Pergunta 18: A Subcláusula 4.3.2 determina que, a partir do 29º ano da Concessão, a Concessionária não poderá alienar “quaisquer bens” sem prévia autorização da ANTT. Entendemos que tais bens se referem apenas aos que se enquadrarem como “Bens da Concessão”. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto. A restrição da cláusula 4.3.2 do Contrato de Concessão engloba os bens reversíveis.

Minuta do Contrato Subcláusula 4.3.3.(i)

Pergunta 19: A Subcláusula 4.3.3.(i) determina que todas as obrigações de investimento previstas no PER deverão ser amortizadas e depreciadas no prazo da Concessão, não ensejando reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Logo, entendemos que eventuais obrigações de investimentos assumidas no curso da Concessão que não tenham sido expressamente previstas no PER ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Está correto esse entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 21.2.13 do Contrato de Concessão, a Concessionária não é responsável pelo risco decorrente de alteração unilateral no PER e no Contrato, por iniciativa do Poder Concedente, por inclusão e modificação de obras e serviços que afete o equilíbrio econômico-financeiro.

Minuta do Contrato Subcláusulas 5.1.3 e 21.1.4

Pergunta 20: As referidas Subcláusulas determinam ser obrigação e risco da Concessionária o cumprimento das condicionantes ambientais das licenças já existentes, obtidas por terceiros ou pelo Poder Concedente. Nesse caso, entendemos que, se tais condicionantes já fixadas antes da licitação vierem a ser alteradas após a assinatura do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, caso as alterações resultem em impacto na equação contratual. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 5.1.3 do Contrato de Concessão, a Concessionária obriga-se a cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, exceto o inventário florestal e os Planos Básicos Ambientais, e arcar com os custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou seja obtida na forma prevista na subcláusula 5.2.1 do Contrato de Concessão. Adicionalmente, a cláusula 21.1.4 do Contrato de Concessão prevê que é de responsabilidade da Concessionária arcar com os custos com o atendimento das condicionantes das licenças previstas na subcláusula 5.2.1 e das condicionantes das licenças a cargo da Concessionária, nos termos da subcláusula 5.1 do Contrato de Concessão.

Minuta do Contrato Cláusula 6

Pergunta 21: Nas subcláusulas da Cláusula 6, há referências diversas a “anteprojeto”, “projeto” e “projeto executivo”. Para melhor entendimento dos procedimentos a serem cumpridos, solicitamos seja esclarecido qual a diferença entre tais conceitos. Ademais, caso “anteprojeto” e “projeto executivo” sejam efetivamente distintos, solicitamos seja esclarecido qual o procedimento a ser cumprido quanto à apresentação dos projetos executivos, já que a Cláusula 6 só trata do procedimento referente ao anteprojeto.

Resposta:

Quando se trata de projeto, a redação é genérica, referindo-se a anteprojeto ou projeto executivo, dependendo do caso.

A subcláusula 6.9 usa o termo projeto, pois este é detalhado em suas subcláusulas. O mesmo vale para a subcláusula 6.10.

Quanto ao anteprojeto, será avaliada a funcionalidade, o atendimento ao preconizado nos Manuais do DNIT, no PER e nas normas vigentes da ABNT.

No que diz respeito ao projeto executivo, pode-se adotar a definição dada pela Resolução ANTT nº 1.187 / 2005.

Minuta do Contrato Subcláusula 6.2.2

Pergunta 22: A Subcláusula 6.2.2 determina que, após o decurso do prazo para manifestação, pela ANTT, sobre o anteprojeto, a obra ou serviço poderá se iniciar se não houver manifestação. Entendemos, portanto, que o “anteprojeto” torna-se o próprio “projeto executivo” da respectiva obra ou serviços. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto.

Minuta do Contrato Subcláusulas 6.2.4 e 6.2.5

Pergunta 23: Entendemos que as referências à Subcláusula 6.4 estão incorretas, tratando-se, em realidade, de referências à Subcláusula 6.2.2. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto. As referências previstas nas cláusulas 6.2.4 e 6.2.5 do Contrato de Concessão são à cláusula 6.2.2 do Contrato de Concessão.

Minuta do Contrato Subcláusula 6.4

Pergunta 24: A Subcláusula 6.4 prevê a necessidade de prévia apresentação à ANTT do projeto executivo das obras não indicadas na Subcláusula 6.2, dispondo, por outro lado, que o início de tais obras não está condicionado à análise do projeto pela agência. Solicitamos seja esclarecido se há a possibilidade da ANTT não aprovar o projeto dessas obras, 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.

Resposta:

De acordo com a cláusula 6.4 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá apresentar o projeto executivo das demais obras não indicadas na cláusula 6.2 do Contrato de Concessão para a ANTT, previamente ao seu início, sendo que o início dessas obras não é condicionado à análise do projeto pela ANTT, que terá sempre a prerrogativa de indicar eventuais erros ou desconformidades do projeto.

Minuta do Contrato Subcláusulas 6.7, 6.8, 6.9 e 6.10

Pergunta 25: De acordo com a redação das Subcláusulas 6.7 a 6.10 do Contrato, a tramitação para aprovação dos projetos das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias seguirá os prazos abaixo listados, contados a partir da assinatura do Contrato:

- Até 2 meses (Subcláusula 6.7): Concessionária deverá entregar à ANTT o anteprojeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER;
- Até 2 meses (Subcláusula 6.8): visita conjunta, Concessionária e ANTT, de todos os trechos da rodovia que serão objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, para identificação dos trechos que poderão ser enquadrados no art. 8º, inciso III, da Portaria nº 288/MT/MMA;
- Até 3 meses (Subcláusula 6.9): Concessionária deverá submeter o projeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER que são passíveis de enquadramento no inciso III do art. 8º da Portaria nº 288/MT/MMA;
- Até 4 meses (Subcláusula 6.10): Concessionária deverá submeter o projeto de todos os trechos da rodovia que serão objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, devendo conter, obrigatoriamente, os trechos que atendem as metas definidas no item 3.2.1 do PER.

Diante do exposto, solicitamos que:

- (i) Sejam revistos os prazos mencionados nas Subcláusulas 6.9 e 6.10 citadas, tendo em vista que a sequência de duplicações a serem realizadas ao longo da rodovia depende da visita conjunta mencionada na Subcláusula 6.8, o que torna impossível a apresentação de projetos no prazo exíguo de 1 mês após a visita; e
- (ii) Sejam desmembrados os prazos para submissão dos projetos mencionados na Subcláusula 6.10, compatibilizando-os com a real necessidade para atendimento das metas anuais de duplicação previstas no Item 3.2.11 do PER, conforme cronograma a ser estipulado no Contrato.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Minuta do Contrato Subcláusula 7.1

Pergunta 26: Quanto aos Estudos Ambientais cujas contratações estão a cargo da EPL e que serão ressarcidos pela futura Concessionária, favor disponibilizar e/ou informar:

- (i) O escopo detalhado dos serviços objeto das contratações;
- (ii) A situação atual, nesta fase da licitação, da contratação efetiva de empresas de consultoria ambiental; e
- (iii) Eventual cópia do instrumento contratual celebrado.

Resposta:

De acordo com a cláusula 7 do Contrato de Concessão, a Concessionária se obriga a ressarcir o valor correspondente aos Estudos ambientais, ao Poder Concedente ou a entidade por ele indicada, fazendo jus a à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios que excederem ao montante previsto na cláusula 7.1 do Contrato de Concessão. Em vista da limitação das obrigações da Concessionária no que concerne aos estudos ambientais a cargo do Poder Concedente, não se faz necessária a disponibilização prévia de informações adicionais.

Minuta do Contrato Subcláusula 7.1.3

Pergunta 27: Caso as Licenças de Instalação sejam disponibilizadas por etapas, para atendimento às metas anuais de duplicação estipuladas no PER, conforme previsto na Subcláusula 10.3.2 do Contrato, favor esclarecer como se dará o ressarcimento dos Estudos Ambientais previstos na Subcláusula 7.1.3 do Contrato.

Resposta:

De acordo com a cláusula 7.1.3 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá pagar o valor correspondente ao ressarcimento de estudos ambientais, ao Poder Concedente ou a entidade por ele indicada, no prazo de até 30 (trinta) dias a contar do recebimento da Licença Ambiental de Instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER. Caso haja francionamento da licença de instalação, a ANTT definirá os critérios de ressarcimento conforme os custos incorridos nos estudos.

Minuta do Contrato Subcláusula 9.2.2

Pergunta 28: Entendemos que “o prazo máximo de 3 (três) meses da Concessão” referido na Subcláusula 9.2.2 deve ser contado a partir da Data de Assunção. Está correto esse entendimento?

Resposta:

Sim, o entendimento está correto.

Minuta do Contrato Subcláusula 9.3.1

Pergunta 29: A Subcláusula 9.3.1 dispõe que a não obtenção de declaração de utilidade pública que não decorra de fato imputável à Concessionária não acarretará sua responsabilização. Entendemos que, além da não responsabilização da Concessionária, tal hipótese também ensejará, se for o caso, a prorrogação de prazos e/ou o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Está correto esse entendimento?

Resposta:

Dependendo da avaliação do caso concreto, da matriz de riscos e dos impactos decorrentes da não obtenção da declaração de utilidade pública poderá haver a prorrogação de prazos e/ou o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Minuta do Contrato Subcláusula 10.1.4

Pergunta 30: A Subcláusula 10.1.4 dispõe que o Poder Concedente obriga-se a rescindir, até a Data de Assunção, todos os contratos de obras e serviços, relativos ao Sistema Rodoviário, que estejam em vigor e impeçam ou prejudiquem a Concessionária no atendimento aos Parâmetros de Desempenho estabelecidos, excetos os relativos às obras em andamento do DNIT indicadas no PER. Solicitamos seja esclarecido qual critério será utilizado para se definir se determinado contrato impede ou prejudica as atividades da Concessionária.

Resposta:

A cláusula 10.1.4 do Contrato de Concessão já prevê critérios para a rescisão fixando 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 D do PER.

Minuta do Contrato Subcláusula 10.1.6

Pergunta 31: Entendemos que a responsabilidade da Concessionária pela remoção de todas as interferências existentes no Sistema Rodoviário não se aplica aos trechos com obras de duplicação em andamento pelo DNIT. Está correto esse entendimento?

Resposta:

A cláusula 10.5.1 do Contrato de Concessão já estabelece que a responsabilidade pelas obras listadas no apêndice D é de responsabilidade do DNIT o que inclui a remoção de interferências em referidas localidades.

Minuta do Contrato Subcláusula 10.3.2, (i), (b)

Pergunta 32: Caso a licença de instalação não seja disponibilizada até o final do 18º mês da Concessão, solicitamos esclarecer se a Concessionária poderá iniciar a cobrança de pedágio,

não sendo aplicado, neste caso, o disposto na Subcláusula 18.1.1. Ademais, solicitamos esclarecer se a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro no caso previsto na Subcláusula 10.3.2, (i), (b), do Contrato, não deveria ocorrer mediante a aplicação do Fator C, tendo em vista que o atraso na obtenção da licença acarretará perda de receita para a Concessionária, caso não seja autorizado o início da cobrança de pedágio.

Resposta:

O início da cobrança da Tarifa de Pedágio somente será autorizada, por meio de Resolução, nos termos da subcláusula 18.1.2, após o cumprimento pela Concessionária de todas as condições descritas na subcláusula 18.1.1, as quais serão objeto de vistoria pela ANTT, ocasião em que autorizará o início da cobrança da Tarifa de Pedágio para as praças de pedágio indicadas pela Concessionária. De acordo com o disposto na cláusula 10.3.2, item (i)(b) do Contrato de Concessão, a não obtenção da licença de instalação no prazo previsto na subcláusula 10.3.2 (i) para os 10% (dez por cento) das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5, ou seja, por meio do Fluxo de Caixa Marginal, posto que, em referida hipótese, o impacto não incide exclusivamente na receita ou verba da Concessionária.

Minuta do Contrato Subcláusula 10.3.2, (i), ©

Pergunta 33: Entendemos que a ausência da licença de instalação para a meta de duplicação de determinado ano, por motivos não imputáveis à Concessionária, provocará majoração no custo indireto das obras de duplicação. Diante disso, entendemos que neste caso não deverá e não será aplicado o Desconto de Reequilíbrio. Está correto esse entendimento?

Solicitamos ainda que sejam estipulados prazos para a disponibilização das Licenças de Instalação necessárias a cada meta anual de duplicação estipulada no Item 3.2.1.1 do PER, de modo que a Concessionária tenha tempo adequado para implantação das referidas obras de ampliações e melhorias.

Resposta:

O entendimento não está correto. Nos termos da cláusula 10.3.2 (i)(c) do Contrato de Concessão, após o início da cobrança da Tarifa de Pedágio, o desatendimento da meta de duplicação de cada ano prevista no item 3.2.1.1. do PER, por força da ausência de obtenção da licença de instalação, não acarretará responsabilização da Concessionária, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6 deste Contrato. Adicionalmente, de acordo com a cláusula 10.3.2 (i) do Contrato de Concessão, a licença de instalação prevista na subcláusula 5.2.1 será disponibilizada a Concessionária em prazo compatível para o atendimento das metas anuais de duplicação previstas no item 3.2.1.1. do PER, sendo que a licença de instalação necessária ao cumprimento da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER será disponibilizada a Concessionária em até 12 (doze) meses contados da Data da Assunção.

Minuta do Contrato Subcláusula 10.5.4

Pergunta 34: A Subcláusula 10.5.4 do Contrato menciona as providências para o caso de não haver as inconsistências indicadas na Subcláusula 10.5.3. Caso sejam constatadas as inconsistências previstas nas Subcláusulas 10.5.3 (i) ou 10.5.3 (ii), solicitamos esclarecer quais medidas serão adotadas pela ANTT.

Resposta:

A ANTT avaliará as inconsistências levantadas pela Concessionária na forma da cláusula 10.5.4 do Contrato de Concessão, determinando as medidas cabíveis.

Minuta do Contrato Subcláusula 10.5.5

Pergunta 35: A Subcláusula 10.5.5 prevê como obrigação da Concessionária a adequação dos demais Parâmetros de Desempenho dos bens recebidos em definitivo do DNIT, que não os previstos na subcláusula 10.5.3.

Entendemos que essa adequação ensejará o reequilíbrio econômico-financeiro, caso cause impacto na equação original do Contrato, através do Fluxo de Caixa Marginal previsto na Subcláusula 22.5.

Está correto esse entendimento?

Caso contrário, favor esclarecer como será ressarcido à Concessionária o valor despendido na adequação de tais parâmetros não atendidos nas obras executadas pelo DNIT.

Resposta:

De acordo com a cláusula 10.5.5 do Contrato de Concessão, será obrigação da Concessionária a adequação dos demais Parâmetros de Desempenho dos bens recebidos em definitivo do DNIT, que não os previstos em 10.5.3, sendo que o os itens dos Parâmetros de Desempenho a serem adequados, assim como seu valor serão aprovados pela ANTT em até 60 (sessenta) dias contados da data de recebimento do documento previsto na subcláusula 10.5.3, sendo assistido à Concessionária prazo compatível para sua execução. Em referida hipótese o reequilíbrio econômico-financeiro será realizada pelo Fluxo de Caixa Marginal.

Minuta do Contrato Subcláusula 10.5.7

Pergunta 36: A Subcláusula 10.5.7 menciona que a Concessionária será responsável pela implantação das obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais nos subtrechos em obras pelo DNIT, desde a Data de Assunção, devendo observar todos os Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos e os prazos e condições estabelecidos no PER para a Frente de Serviços Operacionais.

Menciona ainda que, após a transferência dos subtrechos em definitivo para a Concessionária, todas as demais obrigações previstas no Contrato, no PER e nos demais Anexos deverão ser integralmente cumpridas pela Concessionária, ressalvando-se os prazos fixados para adequação dos demais Parâmetros de Desempenho. O texto da Subcláusula 10.5.7 está de acordo com a resposta da Comissão de Licitação na Audiência Pública 132/2013, para a Contribuição Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1303587, no último parágrafo da página 128/315.

Diante das explicações acima, é correto o entendimento de que, para os trechos com obras em andamento pelo DNIT, a concessionária será responsável pelas Frentes de Recuperação, Manutenção e Conservação somente após a transferência definitiva destes trechos para a concessionária?

Resposta:

Em relação as obras previstas no apêndice D do PER, a Concessionária será responsável pela implantação das obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais nos subtrechos em obras pelo DNIT, desde a Data de Assunção, devendo observar todos os Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos e os prazos e condições estabelecidos no PER para a Frente de Serviços Operacionais. Com a transferência dos subtrechos em definitivo para a Concessionária, todas as demais obrigações previstas no Contrato, no PER e nos demais Anexos deverão ser

integralmente cumpridas pela Concessionária, ressalvando-se os prazos fixados para adequação dos demais Parâmetros de Desempenho. Adicionalmente, a cláusula 10.5.2 do Contrato de Concessão prevê que a Concessionária poderá acompanhar a execução de cada etapa construtiva das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, ocasião em que todas as inconsistências entre a obra e seus projetos deverão ser comunicadas à ANTT.

Minuta do Contrato Subcláusula 12.6

Pergunta 37: A Subcláusula 12.6 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 só se efetivará após a concessão de prazo para a Concessionária se manifestar, depois de notificada.

Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. A execução da garantia é cabível nos casos em que a Concessionária não adotar providências para sanar inadimplemento de obrigação legal, contratual ou regulamentar, objeto de procedimento específico, sem qualquer outra formalidade para sua execução, além do envio de notificação pela ANTT.

Minuta do Contrato Subcláusula 15.3

Pergunta 38: 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”.

Entendemos que tal previsão seja aplicável somente às determinações da fiscalização cujas consequências não sejam irreversíveis, sendo que, para estes últimos casos, deverá existir uma prévia concordância entre as partes.

Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 15.3 do Contrato de Concessão 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, oportunidade na qual será assegurado o direito ao contraditório e a ampla defesa, sem prejuízo, entretanto, da presunção de legalidade, exigibilidade e auto-executoriedade dos atos administrativos.

Minuta do Contrato Subcláusula 15.10.1 e Subcláusula 16.1.1

Pergunta 39: A Subcláusula 15.10.1 do Contrato menciona que a Concessionária deverá disponibilizar à ANTT a verba anual para Segurança do Trânsito.

A Subcláusula 16.1.1 do Contrato menciona que a Concessionária deverá destinar a verba anual para Desenvolvimento Tecnológico.

Favor esclarecer qual a diferença entre as expressões verbais “deverá disponibilizar” e “destinar”, citadas acima.

Resposta:

“Disponibilizar” e “destinar” têm um sentido diferente para as subcláusulas citadas: a 1ª expressão significa que a Concessionária disponibilizará esta verba quando solicitada,

enquanto a 2ª, que ela destinará os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico para projetos devidamente aprovados pela ANTT, podendo ser executados por ela, isoladamente ou com a participação de entidades públicas e privadas (vide Resolução ANTT nº 483 / 2004).

Minuta do Contrato Subcláusula 16.1.3

Pergunta 40: A Subcláusula 16.1.3 do Contrato menciona que os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, poderão ser revertidos para a modicidade da tarifa por ocasião das Revisões Ordinárias, conforme previsto na regulamentação da ANTT.

Entendemos que a hipótese aventada nesta Subcláusula diz respeito a eventuais recursos anuais não utilizados “pela concessionária”, pois se a Concessionária disponibilizar o recurso anual e a ANTT não utilizar tal recurso, não tem cabimento reversão de valor para modicidade da tarifa.

Está correto esse entendimento?

Ainda com relação ao conteúdo da Subcláusula 16.1.3 acima, entendemos que o mesmo conflita com a redação do item 1.3.2 do Anexo 6 do Contrato (Fator C). Solicitamos esclarecer.

Resposta:

O entendimento não está correto, uma vez que os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico envolvem projetos e pesquisas que poderão ser executados pela Concessionária isoladamente ou com a participação de entidades públicas e privadas (vide Resolução ANTT nº 483 / 2004). A luz do esclarecimento acima, não há conflito entre a subcláusula 16.1.3 do Contrato de Concessão e o item 1.3.2 do seu Anexo 6.

Minuta do Contrato Subcláusula 17.1.1

Pergunta 41: Em relação à Subcláusula 17.1.1 do Contrato, entendemos que as Receitas Extraordinárias não compõem a principal fonte de receita da Concessionária, sendo esta decorrente apenas da Tarifa de Pedágio e das respectivas receitas financeiras delas decorrentes. Está correto esse entendimento?

Resposta:

A principal fonte de receita da Concessionária advirá do recebimento da Tarifa de Pedágio, das Receitas Extraordinárias e das respectivas receitas financeiras delas decorrentes.

Minuta do Contrato Subcláusula 18.1.1

Pergunta 42: Uma das condicionantes listadas na Subcláusula 18.1.1 do Contrato para início da cobrança de pedágio é a implantação de 10% da extensão total das obras de duplicação previstas no PER.

Caso o Poder Concedente não obtenha a Licença de Instalação para o trecho escolhido para duplicação da rodovia, de modo a atender à meta dos 10% da extensão total a ser duplicada no prazo mencionado na Subcláusula 10.3.2 (i) do Contrato, pergunta-se:

A Concessionária poderá iniciar a cobrança de pedágio, vez que o não atendimento a esta condicionante decorreu de motivo alheio à sua vontade?

Resposta:

O início da cobrança da Tarifa de Pedágio somente será autorizada, por meio de Resolução, nos termos da subcláusula 18.1.2, após o cumprimento pela Concessionária de todas as condições descritas na subcláusula 18.1.1, as quais serão objeto de vistoria pela ANTT, ocasião em que autorizará o início da cobrança da Tarifa de Pedágio para as praças de pedágio

indicadas pela Concessionária. De acordo com o disposto na cláusula 10.3.2, item (i)(b) do Contrato de Concessão, a não obtenção da licença de instalação no prazo previsto na subcláusula 10.3.2 (i) para os 10% (dez por cento) das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5, ou seja, por meio do Fluxo de Caixa Marginal.

Minuta do Contrato Subcláusulas 18.1.2 e 18.1.4

Pergunta 43: Tais Subcláusulas estabelecem que a ANTT expedirá resolução de autorização para início da cobrança da Tarifa de Pedágio em até 10 (dez) dias do cumprimento das condições necessárias, sendo que a Concessionária poderá iniciar tal cobrança 10 (dez) dias após a expedição da referida resolução.

Caso a ANTT não expeça a resolução no prazo fixado de 10 (dez) dias, sem apresentar qualquer justificativa para tanto, entendemos que a Concessionária estará igualmente autorizada, de forma tácita, a iniciar a cobrança após 10 (dez) dias do encerramento do prazo da ANTT, sob pena de sofrer prejuízos decorrentes exclusivamente da inércia da agência.

Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. A cobrança da Tarifa de Pedágio somente será autorizada, por meio de Resolução, nos termos da subcláusula 18.1.2, após o cumprimento pela Concessionária de todas as condições descritas na subcláusula 18.1.1, as quais serão objeto de vistoria pela ANTT, ocasião em que autorizará o início da cobrança da Tarifa de Pedágio para as praças de pedágio indicadas pela Concessionária.

Minuta do Contrato Subcláusulas 18.1.1, 18.1.2, 18.1.3 e 18.1.4

Pergunta 44: As Subcláusulas 18.1.1, 18.1.2, 18.1.3 e 18.1.4, do Contrato, explicitam os prazos máximos necessários, desde a solicitação do início da cobrança de pedágio pela Concessionária, até a efetiva cobrança, tal como abaixo transcritos:

- Termo de Vistoria da ANTT: até 30 dias;
- Resolução de Autorização para início da cobrança: até 10 dias;
- Ampla divulgação pela Concessionária: 10 dias.

Ou seja, para o início efetivo da cobrança de pedágio no primeiro dia do 19º mês da Concessão, conforme modelado nos Estudos de Viabilidade da ANTT, os licitantes deverão considerar em suas propostas que 10% das obras de duplicação estarão concluídas no mais tardar em 16 meses e 10 dias.

Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. Conforme o Item 2.4 do Edital, os estudos do Poder Concedente são para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Licitantes, qualquer caráter vinculativo. Já o Item 2.5 reza que 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, caberá a cada proponente estabelecer a metodologia de execução, o projeto e o planejamento para atendimento das metas e obrigações contratuais.

Minuta do Contrato Subcláusula 18.3.7

Pergunta 45: A redação da Subcláusula 18.3.7 do Contrato imputa à Concessionária uma penalização adicional, pois ao longo dos 29 anos do período da Concessão, 04 dias por ano ficarão sem o reajuste aplicado à tarifa. Solicitamos esclarecer se a diferença apurada na receita de pedágio auferida nestes 04 dias será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato mediante aplicação do Fator C.

Resposta:

O Fator C é aplicável para fins de reequilíbrio decorrente de eventos que geram impacto exclusivamente sobre a receita ou verbas devidas pela Concessionária, nos termos do item 1.1 do Anexo C. Os eventos em questão encontram-se descritos no item 1.3 daquele Anexo.

Minuta do Contrato Subcláusula 18.4.5

Pergunta 46: A Subcláusula 18.4.5 dispõe que o Fator X, após o quinto ano de Concessão (até quando terá valor igual a zero), será revisto quinquenalmente pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados.

Solicitamos sejam esclarecidos desde já os critérios e limites que serão observados para a definição futura do Fator X.

Ademais, entendemos que a Concessionária participará dessa definição, juntamente com a ANTT.

Está correto esse entendimento?

Resposta:

A metodologia de cálculo do Fator X será objeto de resolução específica e será submetida a processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

Minuta do Contrato Subcláusula 19.6

Pergunta 47: A Subcláusula 19.6 dispõe que parcela da Receita Extraordinária será revertida à modicidade tarifária, anualmente, a cada revisão ordinária da Tarifa Básica de Pedágio. Solicitamos seja esclarecido quais os critérios objetivos e limites que serão adotados para essa reversão à modicidade tarifária. Ademais, é correto o entendimento de que o efeito dessa reversão se dará através da aplicação do Fator C, conforme redação do Item 1.3.8 do Anexo 6?

Resposta:

Consoante dispõe a referida subcláusula 19.6, a definição da parcela da receita advinda de Receita Extraordinária que será revertida à modicidade tarifária está condicionada à análise, pela ANTT, dos resultados de tais receitas, nos termos do Contrato e da regulamentação vigente daquela Agência. A Resolução ANTT nº 2552, de 14 de fevereiro de 2008, dispõe sobre a questão.

Ademais, o efeito daquela reversão poderá se dar por meio da aplicação do Fator C, conforme redação do Item 1.3.8 do Anexo 6.

Minuta do Contrato Cláusula 20

Pergunta 48: A Cláusula 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:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nesse documentos ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Minuta do Contrato

Pergunta 49: A Tabela de multas moratórias relativa à Frente de Recuperação e Manutenção contém, na 2ª linha de seu rodapé, observação imprecisa quanto ao período de aplicação da penalidade moratória. Solicitamos que seja esclarecido o período em questão.

Resposta:

Na leitura da 2ª linha do rodapé da tabela de multas moratórias relativa à Frente de Recuperação e Manutenção (subcláusula 20.2), deve ser ignorado o termo “entre”, inserido erroneamente. Dessa forma, tem-se que a penalidade moratória referente à fase de Manutenção será aplicada a partir do 61º (sexagésimo primeiro) mês do Prazo da Concessão.

Minuta do Contrato Subcláusula 20.4

Pergunta 50: A Subcláusula 20.4 do Contrato prevê a hipótese da ANTT instaurar processo administrativo para aplicação de multa moratória a cada período de 30 dias corridos de atraso decorrentes de um mesmo evento de inexecução. Considerando que a multa é calculada por dia, entendemos que a respectiva multa moratória deverá computar apenas o prazo máximo de 30 dias cada, sob pena de bis in idem. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto na hipótese de a ANTT instaurar um novo processo no período de 30 dias. Caso não haja a instauração de novo processo, ou haja em período distinto, poderá a multa moratória exceder ao prazo de 30 dias, observado o impedimento de cobrança cumulativa, ou seja, para o mesmo período.

Minuta do Contrato Subcláusula 21.1.17

Pergunta 51: Em relação à Subcláusula 21.1.17, entendemos que o passivo ambiental a ser assumido pela Concessionária se refere apenas e tão somente à operação do Sistema Rodoviário, não incluindo o que originar de causas anteriores à Data de Assunção. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. Nos termos da cláusula 21.1.17 do Contrato de Concessão, os riscos com a recuperação, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário são assumidos integralmente pela Concessionária.

Minuta do Contrato Subcláusula 21.1.20

Pergunta 52: Em relação à Subcláusula 21.1.20, entendemos que os danos ambientais pelos quais a Concessionária se responsabilizará são todos os decorrentes da operação do Sistema Rodoviário, exceto aqueles que se originarem de causas anteriores à Data de Assunção. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. Nos termos da cláusula 21.1.20 do Contrato de Concessão, a Concessionária é responsável pelos riscos advindos da responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da operação do Sistema Rodoviário.

Minuta do Contrato Subcláusula 22.1.3

Pergunta 53: A Subcláusula 22.1.3 dispõe que “A ANTT poderá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando cabível nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste Contrato”. Entendemos que, à luz da legislação aplicável e em se tratando de direito constitucional assegurado ao contratado, a ANTT, em tal hipótese, deverá efetuar a recomposição contratual, e não simplesmente “poderá”. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Minuta do Contrato Subcláusula 22.5

Pergunta 54: Nos termos da Subcláusula 22.5.1 do Contrato, a taxa de desconto a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal será determinada por uma regulação específica ainda não conhecida. Entendemos que será adotada a taxa de retorno vigente por ocasião do processo de reequilíbrio, desde que a mesma seja igual ou superior à taxa pré-definida na Nota Técnica NT STN/SEAE/MF nº 318/2013, utilizada na precificação desta licitação e que norteou o fluxo de caixa dos acionistas, submetida à apreciação dos financiadores do projeto de concessão. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. A taxa de desconto adotada para o Fluxo de Caixa Marginal quando da sua abertura será a taxa definida por resolução específica da ANTT, a ser apresentada em Processo de Participação e Controle Social adotado por esta Agência. Ademais, não há limite definido para esta taxa, cujo cálculo seguirá os preceitos expostos na Resolução ANTT nº 4.075 / 2013 e nos seus anexos.

Minuta do Contrato Subcláusula 22.6.4.(v)

Pergunta 55: A Subcláusula 22.6.4.(v) prevê que, em caso de atraso em obras e serviços, não imputável à Concessionária e reconhecido pela ANTT como de enquadramento na Subcláusula 21.2, não será aplicada penalidade, mas será aplicado o Desconto de Reequilíbrio.

Entendemos, no entanto, que a Concessionária não poderá sofrer decréscimo de sua receita tarifária em razão de atrasos decorrentes de eventos cujo risco é do Poder Concedente, o que não se mostra razoável juridicamente nem econômico-financeiramente.

Ademais, o conteúdo da Subcláusula acima conflita com a resposta dada pela Área Técnica da ANTT, à nossa contribuição Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1299274, constante do Relatório de Audiência Pública nº 131/2013, página 82/251.

No referido relatório, a Área Técnica confirmou o entendimento de que não será aplicado Desconto de Reequilíbrio aos subtrechos sujeitos às ocorrências indicadas na Subcláusula 21.2.8 até que sejam concluídas as obras sob responsabilidade do DNIT.

Desse modo, na hipótese prevista na Subcláusula 22.6.4.(v), entendemos que a Concessionária não sofrerá penalidade nem Desconto de Reequilíbrio em seu desfavor. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. Não há conflito entre as disposições contratuais. A cláusula 22.6.4, item "(v)" estabelece que em caso de atraso na execução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível dos 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. A seu turno, as obras a cargo do DNIT, não enquadradas na Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível dos Serviços, têm seu tratamento contratual previsto na cláusula 10.5 do Contrato de Concessão. De acordo com essa cláusula, será obrigação da Concessionária a adequação dos demais Parâmetros de Desempenho dos bens recebidos em definitivo do DNIT, que não os previstos em 10.5.3, sendo que os itens dos Parâmetros de Desempenho a serem adequados, assim como seu valor serão aprovados pela ANTT em até 60 (sessenta) dias contados da data de recebimento do documento previsto na subcláusula 10.5.3, sendo assistido à Concessionária prazo compatível para sua execução. Após a delimitação exposta acima, o não-atendimento ao prazo para adequação dos Parâmetros de Desempenho das obras recebidas do DNIT pela Concessionária acarretará na aplicação do Desconto de Reequilíbrio, sem prejuízo da aplicação das sanções previstas no Contrato de Concessão.

Minuta do Contrato Subcláusula 24.4

Pergunta 56: A Subcláusula 24.4 determina que a Concessionária se registre como companhia aberta junto à CVM, em até dois anos da Data de Assunção. Considerando-se que não há justificativa razoável para tal exigência, a qual se configura, inclusive, como uma ingerência infundada nos assuntos privados e internos da empresa, entendemos que não se trata de uma obrigatoriedade, mas sim de uma faculdade, que será exercida ou não pela Concessionária, conforme melhor lhe aprouver empresarialmente. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. O registro como companhia aberta junto à CVM é uma obrigatoriedade estabelecida pelo Poder Concedente, ente regulador e fiscalizador do Contrato de Concessão. A comprovação da abertura de capital deverá ocorrer até o final do 24º (vigésimo quarto) mês da Data de Assunção. O não cumprimento das cláusulas do Contrato, de seus Anexos e do Edital ensejarão em aplicação de penalidades de acordo com os dispositivos legais e regulamentares da ANTT. A Concessionária deverá, inclusive, obedecer às regras constantes da Cartilha de Governança Corporativa da CVM e estabelecer em seu Estatuto Social a previsão da obrigação de abrir o seu capital social em até dois anos após a data de início do Contrato de Concessão.

Minuta do Contrato Subcláusula 30.3.1

Pergunta 57: Entendemos que, nos termos da legislação aplicável, investimentos ainda não amortizados ou depreciados que não estavam previstos na assinatura do Contrato, mas que foram autorizados ou mesmo solicitados pela ANTT, devem ser indenizados quando do advento do termo contratual. Está correto esse entendimento?

Resposta:

A hipótese tratada no questionamento será considerada de acordo com o disposto na subcláusula 22.8 da minuta do Contrato.

Minuta do Contrato Subcláusula 31.2

Pergunta 58: Entendemos que a indenização devida à Concessionária em caso de encampação contemplará também os lucros cessantes cabíveis. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto.

Minuta do Contrato Subcláusula 32.7.1

Pergunta 59: A Subcláusula 32.7.1 prevê que a indenização devida à Concessionária na hipótese de caducidade restringir-se-á ao valor dos investimentos em Bens Reversíveis ainda não amortizados. Entendemos, no entanto, que tal indenização deve contemplar também os investimentos ainda não amortizados e não depreciados. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. Em hipótese de caducidade, os Investimentos em Bens Reversíveis (bens da concessão) ainda não amortizados e, contabilmente, registrados no Ativo Intangível em conformidade com o Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal serão indenizados. Imobilizações próprias e benfeitorias em bens de terceiros sujeitas à depreciação não são indenizáveis.

Minuta do Contrato Subcláusula 34.2.1

Pergunta 60: Entendemos que a indenização devida à Concessionária em caso de anulação do Contrato será devida nos termos da Subcláusula 31.2, referente à indenização cabível em caso de encampação.

Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto, devendo ser observada a previsão da cláusula 34.2.1.

Anexo 2 (PER) Item 3.2.5.1

Pergunta 61: O último parágrafo do Item 3.2.5.1 do PER menciona que não será necessária a adaptação à Classe I-A nos subtrechos com obras em andamento pelo DNIT, estabelecidos no Apêndice D.

Entendemos que esse procedimento será estendido a todos os trechos recém duplicados pelo DNIT e que não constam do Apêndice D do PER.

Está correto esse entendimento?

Tal medida se faz necessária, pois ao longo de 2012 e 2013, foram concluídas obras de duplicação pelo DNIT em trechos a serem concedidos e constatou-se in loco que existem segmentos que não atendem aos Parâmetros Técnicos estipulados no PER, sobretudo quanto à condição de Classe 1-A, apresentando largura de faixa com 3,50 m, acostamento com largura inferior a 2,00 m, presença de meio fio em substituição a sarjetas, etc.

A título de exemplo, temos, para o Lote 04, o trecho de duplicação do km 0,00 (Divisa GO/MG) ao km 65,7 (Uberlândia), que constava do Apêndice I do PER da Audiência Pública 132, como obra em execução a cargo do DNIT e que já não consta mais do Apêndice D do PER atual, por ter sido concluído recentemente, em 2013. Esse segmento consta, inclusive, do Apêndice A do PER atual, como EOD (em obras de duplicação).

Resposta:

Conforme o 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, a Proponente deverá utilizar os dados levantados por ela, que melhor caracterizem a execução do escopo contratual, independentemente das informações fornecidas pelo Poder Concedente.

Minuta do Contrato

Anexo 2 (PER)Item 3.2.5.3

Pergunta 62: Favor confirmar ou corrigir os conceitos de “Passagem Superior” e “Passagem Inferior” definidos no Item 3.2.5.3 do PER, conforme abaixo transcritos, salientando que esses conceitos conflitam, inclusive, com a redação dos Itens 12 e 13 do Escopo Recuperação, constantes do Item 3.1.3 do PER. PS é quando a rodovia objeto desse PER passar sobre outra via; PI é quando a rodovia objeto desse PER passar sob outra via

Resposta:

A definição do item 3.2.5.3 do PER está correta, não gerando conflito com os itens 12 e 13 do Escopo Recuperação do item 3.1.3.

Minuta do Contrato

Anexo 2 (PER)Item 3.4.4.6

Pergunta 63: O Item 3.4.4.6 do PER estabelece que a Concessionária apresente até o final do 3º mês do prazo da Concessão, um estudo de implantação e operação de pontos de apoio e parada para os usuários da Rodovia, incluindo cronograma de obras e atividades.

Tal previsão trata-se de uma novidade, tendo em vista que estas edificações não foram contempladas nos Estudos de Viabilidade da ANTT e não constaram das minutas de Edital, Contrato e PER disponibilizadas durante as Audiências Públicas.

Por conseguinte, solicitamos que seja esclarecido como serão ressarcidos à Concessionária tais dispêndios na implantação dessas áreas.

Resposta:

O escopo estabelecido no item 3.4.4.6 do PER refere-se tão somente a elaboração de estudo. Não consta nesse e nos demais itens do PER obrigação relativa à implantação e operação de pontos de apoio e parada para os usuários da rodovia, não havendo, portanto, dispêndios correspondentes.

Anexo 2 (PER) Item 3.4.6.2

Pergunta 64: O prazo para implantação dos cabos de fibra óptica era até o 24º mês da Concessão, na minuta do PER integrante da Audiência Pública nº 132.

Durante a Reunião Presencial nº 13 com a ANTT, solicitamos que o prazo de implantação dos cabos seguisse, *pari passu*, a implantação das duplicações dos subtrechos, de forma a evitar que seja necessário refazer os serviços.

Ao contrário de nossa solicitação, a redação do Item 3.4.6.2 do PER, em vez de postergar a implantação, antecipou a mesma para o 12º mês da Concessão.

Solicitamos que seja revisto este prazo, de forma a evitar que seja necessário refazer os serviços e sem privilegiar urgências de terceiros interessados.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT. Apenas para informação, na minuta do PER integrante da Audiência Pública nº 132/2013, o prazo para implantação dos cabos de fibra óptica era de 6 (seis) meses, conforme previsto no item 3.4.6 do PER. Esse mesmo prazo, na Minuta do PER integrante da presente licitação foi alterado para o 12º mês. Houve, portanto, um acréscimo no prazo, ao invés de diminuição.

Anexo 5 (Fator D) Item 3.2

Pergunta 65: O Item 3.2. do Anexo 5 menciona que o Acréscimo de Reequilíbrio será aplicado junto ao Desconto de Reequilíbrio na revisão ordinária imediatamente subsequente ao recebimento da totalidade das obras de duplicação pela ANTT.

A Tabela I do Anexo 5, em sua Nota de Rodapé (3), estabelece que, no caso de antecipação de obra de duplicação, o percentual relativo ao indicador deverá ser multiplicado pela extensão da obra disponibilizada ao usuário adicional à meta para o respectivo ano.

Solicitamos adequar a redação do Item 3.2, tendo em vista que o critério estabelecido na Tabela I é o mais justo para a Concessionária.

Resposta:

O entendimento não está correto. Não há conflito entre o item 3.2 do Anexo 5 e a nota de rodapé (3) da Tabela I do Anexo 5.

Minuta do Contrato Anexo 6 (Fator C)

Pergunta 66: Na metodologia de cálculo do Fator C apresentada no Anexo 6 do Contrato, é mencionada, em seus Itens 2.1 e 2.3, a taxa de juros real equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal (taxa f).

Porém, a Subcláusula 22.4.2 (iii) do Contrato prevê que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos de regulamentação específica.

Diante disso, pergunta-se:

Já existe regulamentação específica determinando o percentual para a taxa de juros real (taxa f) ou a mesma será expedida oportunamente por ocasião da 1ª aplicação do Fator C, a partir do início da cobrança de pedágio?

Resposta:

Não será necessária regulamentação específica para a taxa f referida no Anexo 6, pois este estabelece que tal taxa será a mesma taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal.

Minuta do Contrato Anexo 7 (Fator Q)

Pergunta 67: O Item 2.3 do Anexo 7 do Contrato lista os critérios de aferição do Indicador de Disponibilidade na Rodovia (Dis).

É correto o entendimento de que não serão considerados na apuração das faixas de rolamento indisponíveis os períodos correspondentes aos serviços programados de restauração e manutenção periódica do pavimento para estas faixas de rolamento?

Resposta:

O entendimento não está correto. As obras de recuperação e manutenção do pavimento 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.

10 - Protocolo nº 1539288

Recebido em **16/8/2013 às 15:19:57(hs)**

Parte VII – Contrato de Concessão – Cláusula 5.1.3.

Pergunta 1: “Cumprir as condicionantes ambientais já existentes...” estamos entendendo que estas condicionantes ambientais existentes estão todas descritas nos “Estudos Atualizados” do Edital de Licitação. Está correto o nosso entendimento? Caso contrário, favor informar como deveremos proceder com relação a este tema.

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 5.1.3 do Contrato de Concessão, a Concessionária obriga-se a cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, exceto o inventário florestal e os Planos Básicos Ambientais, e arcar com os custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou seja obtida na forma prevista na subcláusula 5.2.1 do Contrato de Concessão. Adicionalmente, a cláusula 21.1.4 do Contrato de Concessão prevê que é de responsabilidade da Concessionária arcar com os custos com o atendimento das condicionantes das licenças previstas na subcláusula 5.2.1 e das condicionantes das licenças a cargo da Concessionária, nos termos da subcláusula 5.1 do Contrato de Concessão. Por fim, cumpre esclarecer que, conforme previsto no Item 2.4 do Edital, os estudos do Poder Concedente são para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Licitantes, qualquer caráter vinculativo.

Parte VII – Contrato de Concessão Cláusula 5.1

Pergunta 2: Com relação aos trechos dos Sistemas Rodoviários dos Lotes 2 e 4, que atravessam as áreas enquadradas como Unidade de Conservação, e que foram recentemente objeto de investimentos de Melhoria e Ampliação de capacidade, solicitamos informar se há pendências com relação ao pagamento das respectivas taxas de compensação ambiental conforme o DECRETO Nº 6.848, de 14/05/2009. Caso afirmativo, favor especificar os trechos e os seus respectivos investimentos realizados.

Resposta:

De acordo com o 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.

Parte VII – Contrato de Concessão Cláusula 5.1

Pergunta 3: Solicitamos informar se a ANTT dispõe do EIA RIMA aprovados pelos órgãos ambientais competentes para os Lotes 2 e 4 apresentados neste Edital de Licitação. Caso afirmativo, solicitamos o seu envio para subsidiar a nossa orçamentação.

Resposta:

Os estudos ambientais encontram-se em elaboração pela EPL.

Anexo 20

Pergunta 4: Algumas empresas de auditoria do Brasil que foram consultadas responderam que até o presente momento não identificaram qualquer norma do IBRACON - Instituto dos Auditores Independentes do Brasil, que possibilite a aplicação dos procedimentos de auditoria conforme está estabelecido neste Anexo do edital. Solicitamos informar como a ANTT procederá com relação a este tema caso o IBRACON não autorize as empresas de Auditoria a emitirem esta declaração.

Resposta:

O entendimento não está correto. As empresas de auditoria independente devem estar registradas na Comissão de Valores Mobiliários, sendo que em outros leilões não houve qualquer óbice à emissão da declaração.

Item 3.2.1.1 do Anexo 2 - PER

Pergunta 5: Verificamos que o Estudo de Viabilidade Econômica publicado neste Edital, utilizado para o cálculo da Tarifa Básica de Pedágio Teto, não contempla a revisão ocorrida no cronograma de execução dos investimentos do Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER), publicado neste Edital, onde foi alterado o prazo de execução das duplicações, passando dos cinco primeiros anos para os quatro primeiros anos da concessão. Perguntamos: esta Tarifa Teto será revisada ou deveremos manter o cronograma de investimentos apresentado no Estudo de Viabilidade Econômica, desconsiderando assim o cronograma de investimentos do Anexo 2 - PER?

Resposta:

De acordo com a cláusula 10.3.2 (i) do Contrato de Concessão, a Licença de Instalação prevista na subcláusula 5.2.1 será disponibilizada à Concessionária em prazo compatível para o atendimento das metas anuais de duplicação previstas no item 3.2.1.1. do PER, sendo que a Licença de Instalação necessária ao cumprimento da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER será disponibilizada a Concessionária em até 12 (doze) meses contados da Data da Assunção. Portanto, os 4 (quatro) anos considerados para a duplicação das rodovias iniciam-se após a obtenção das referidas Licenças.

11 - Protocolo nº 1540501

Recebido em **16/8/2013 às 16:18:09(hs)**

Anexos 19 e 20 do Edital de Concessão

Pergunta 1: Entendemos que o Plano de Negócios elaborado pela Proponente, apesar de não estar sendo exigido na documentação da Proposta, deverá ser entregue pela Proponente Vencedora no ato da assinatura do Contrato de Concessão, apenas como indicado (não confirmatório) e conhecimento da ANTT, isso se justifica porque o referido Plano de Negócios serviu de base para a análise da viabilidade e adequabilidade financeira da Proposta Econômica Escrita e consequente para o fornecimento das cartas pela instituição financeira e auditoria independente, em conformidade com os Anexos 19 e 20 do Edital de Concessão. Ademais para tais instituições é fundamental que o plano de negócios analisado/aprovado faça parte do contrato de concessão. Favor confirmar o nosso entendimento

Resposta:

O entendimento não está correto. Não há qualquer previsão do Edital e Anexos neste sentido e a ANTT não analisará ou receberá o Plano de Negócios, uma vez que não integrará o Contrato. Acrescenta-se que conforme cláusula 9.6 do Edital, não poderá ser incluído na Proposta Econômica Escrita da Proponente, nem nos demais volumes mencionados no subitem 6.1, o plano de negócio apresentado à instituição financeira, sob pena de desclassificação da Proponente e aplicação de multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta, com sua consequente execução.

12 - Protocolo nº 1540504 e nº50500.149021/2013-92

Recebido em **16/8/2013 às 16:22:15(hs)** e **16/08/2013 às 17:23(hs)** respectivamente

Item 9.3, VII do Edital

Pergunta 1: Entendemos que os Proponentes devem tomar como premissa que o valor dos investimentos previstos no PER serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI nos cinco primeiros anos de concessão e eventual demora na habilitação do regime por causa não imputável à Concessionária configurará hipótese de reequilíbrio econômico financeiro, nos termos do Contrato de Concessão. Esse entendimento está correto?

Resposta:

Caberá aos proponentes avaliar os prazos e procedimentos necessários para obtenção do benefício, devendo a futura Concessionária tomar as medidas necessárias para sua habilitação. Eventual pedido de reequilíbrio econômico Financeiro do Contrato de Concessão será avaliado à luz da matriz de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão.

Itens 9.4, II, e 9.6 do Edital

Pergunta 2: Conforme se extrai da própria redação do item 9.4, II, do Edital, o Plano de Negócio é premissa essencial para a elaboração da Proposta e verificação de sua adequabilidade e exequibilidade. Entendemos que a ausência do Plano de Negócios das Proponentes junto às Propostas Econômicas Escritas prejudica e impede a avaliação da exequibilidade das Propostas. Desse modo, sugerimos que o Plano de Negócios deva ser anexado à Proposta Econômica Escrita de cada Proponente

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Item 16 da Tabela V do Anexo 5 do Edital – Documentos de Qualificação

Pergunta 3: Entendemos que os balanços patrimoniais indicados no item 16 da Tabela V do Anexo 5 do Edital, que servirão para aferição do patrimônio líquido da proponente / consorciadas-proponentes em respeito ao item 5.6, III, do Edital, deverão ser auditados por auditores independentes com registro na CVM (Comissão de Valores Mobiliários), tendo em vista a impossibilidade de aferição do real atendimento aos requisitos de qualificação econômico-financeiro por meio de balanço não auditado. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. Tal exigência não consta da legislação e não consta do edital.

Cláusula 4.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 4: Considerando que a assinatura do Termo de Compromisso e Regularização Ambiental a que faz referência a cláusula 4.2.2 do Contrato de Concessão é condição necessária para qualquer intervenção da Concessionária no Sistema Rodoviário, entendemos que a assinatura do Termo de Compromisso e Regularização Ambiental é condição precedente à Data de Assunção da rodovia, a que faz referência a Cláusula 1.1.1, xii. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 1.1.1 (xii) do Contrato de Concessão, a Data da Assunção consiste na data da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.

Cláusula 5.1.3 do Contrato de Concessão

Pergunta 5: Uma vez que não há estudos ambientais detalhados disponibilizados sobre as obras a serem realizadas na rodovia pela concessionária, e que não há também ainda licença prévia ambiental disponível dessas obras, há grande incerteza quanto ao custo para a concessionária de cumprimento das condicionantes ambientais a serem estipuladas nos futuros processos de licenciamento. Devido à impossibilidade de precificação das condicionantes oriundas de um processo de licenciamento sobre o qual o proponente não tem gestão, seria importante estabelecer um teto de custo para a atribuição da concessionária de cumprimento das condicionantes ambientais, ficando o Poder Concedente responsável pelos custos excedentes a esse teto, a exemplo do que se fez com os custos de desapropriação. Sugerimos prever teto de custo para cumprimento pela concessionária de condicionantes ambientais e que o Poder Concedente assumirá os custos excedentes a esse teto, reequilibrando o contrato.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Cláusula 9.3.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 6: Entendemos que eventuais atrasos nas desapropriações por causa não imputável à Concessionária, sobretudo em caso de necessidade de medidas judiciais, constituirão hipótese de reequilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 9.1.5 do Contrato de Concessão, a promoção e conclusão dos processos judiciais de desapropriação, instituição de servidão

administrativa, imposição de limitação administrativa e ocupação provisória de bens imóveis cabe exclusivamente à Concessionária.

Cláusulas 10.1.6 e 21.2.20 do Contrato de Concessão

Pergunta 7: Entendemos que a Concessionária será responsável por eventuais atrasos na remoção ou relocação de interferências que tiver dado causa, porém terá direito a reequilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão caso haja atrasos na solução de interferências que não sejam de culpa da Concessionária, notadamente por demora em aprovações, autorizações, verificações e providências das concessionárias de serviço público ou entes privados detentores/responsáveis pelas respectivas interferências

Resposta:

O entendimento não está correto. A cláusula 10.1.6 do Contrato de Concessão estabelece que a Concessionária é integralmente responsável pela remoção de todas as interferências existentes no Sistema Rodoviário. Adicionalmente, de acordo com a cláusula 21.2.20 do Contrato de Concessão, a Concessionária não é responsável pelos riscos relacionados aos custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou recolocação de interferências existentes no Sistema Rodoviário, necessárias à execução das obras e serviços previstos no Contrato, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infra-estrutura. Casos concretos serão avaliados conforme a cláusula 21 do Contrato.

Cláusula 10.3.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 8: Como responsável pela emissão das licenças, o Poder concedente deverá atuar para a obtenção tempestiva das mesmas. Solicitamos esclarecer que serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro eventuais custos adicionais das obras causados pela não disponibilização das licenças de instalação de acordo com o plano de ataque das obras constante dos projetos básicos a serem elaborados pela Concessionária.

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 10.3.2 (i) do Contrato de Concessão, a licença de instalação prevista na subcláusula 5.2.1 será disponibilizada a Concessionária em prazo compatível para o atendimento das metas anuais de duplicação previstas no item 3.2.1.1. do PER, sendo que a licença de instalação necessária ao cumprimento da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER será disponibilizada a Concessionária em até 12 (doze) meses contados da Data da Assunção. Caso o Poder Concedente não obtenha a licença de instalação no prazo previsto na subcláusula 10.3.2 (i) para os 10% (dez por cento) das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5 do Contrato de Concessão. Uma vez iniciada a cobrança da Tarifa de Pedágio, o desatendimento da meta de duplicação de cada ano prevista no item 3.2.1.1. do PER, por força da ausência de obtenção da licença de instalação, não acarretará responsabilização da Concessionária, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6 deste Contrato de Concessão.

Cláusulas 21.1.5 e 21.2.17 do Contrato de Concessão

Pergunta 9: Entendemos que os ressarcimentos devidos à Concessionária por conta dos custos incorridos com desapropriações abrangem não apenas trechos urbanos, mas todas as

intervenções que se fizerem necessárias, inclusive para trevos e praças de pedágio em zonas não urbanas. Esse entendimento está correto?

Resposta:

A cláusula 9.1.3, item (i) prevê que os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 9.1 nos trechos não previstos no Apêndice C do PER serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5.

Cláusula 21.1.12 do Contrato de Concessão

Pergunta 10: Não obstante a previsão da cláusula 21.1.12, entendemos que a ocorrência de manifestações sociais ou públicas não ensejará consequências contratuais à Concessionária. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 21.1.12 do Contrato de Concessão, consiste em risco atribuído a Concessionária eventuais 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. Em complemento, a cláusula 21.2.1 do Contrato de Concessão fixa como risco atribuído ao Poder Concedente eventuais manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na subcláusula 21.1.12, hipótese na qual a responsabilidade do Poder Concedente se resume ao período excedente aos referidos prazos da aludida subcláusula.

Cláusula 21.1.17 do Contrato de Concessão

Pergunta 11: Entendemos que o passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário a que se refere a cláusula 21.1.17 do Contrato de Concessão significa o passivo ambiental conhecido, bem como aquele identificável em análises e exames realizados por empresa experiente e diligente, em tempo condizente com o disponibilizado às Proponentes, dentro do critério de isonomia. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. Nos termos da cláusula 21.1.17 do Contrato de Concessão, os riscos com a recuperação, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário são assumidos integralmente pela Concessionária.

Cláusula 21.2.10 do Contrato de Concessão

Pergunta 12: Entendemos que o previsto na Cláusula 21.2.10 se aplica a todas as licenças, permissões e autorizações, sempre que o atraso não for causado pela Concessionária. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 21.2.10 do Contrato de Concessão, a Concessionária não é responsável pelo risco relacionada a atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais à cargo do Poder Concedente.

Cláusula 22.5 do Contrato de Concessão

Pergunta 13: Entendemos que, para que haja efetiva manutenção do equilíbrio econômico financeiro do Contrato, na hipótese de aplicação da Cláusula 22.5, para fins de investimentos originalmente previstos pela Proponente em sua Proposta, não será aplicada a Taxa de Desconto de acordo com regulamentação futura e hoje desconhecida, mas sim o WACC vigente no momento da publicação do Contrato, qual seja a prevista na Nota nº 318/2013/STN/SEAE/MF. Para fins de novos investimentos, entendemos que a taxa aplicável será a vigente por ocasião da materialização do evento. Esses entendimentos estão corretos?

Resposta:

Os entendimentos não estão corretos. As taxas de desconto a serem adotadas por ocasião da aplicação da metodologia de reequilíbrio pelo Fluxo de Caixa Marginal serão aquelas previstas nos termos de regulamentação específica da ANTT, consoante dispõe a subcláusula 22.5.1.

Cláusula 24.4 do Contrato de Concessão

Pergunta 14: Entendemos que a Concessionária satisfará a obrigação prevista na Cláusula 24.4 registrando-se na CVM como uma companhia aberta categoria B. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 3.4.6.2 do Anexo 2 do Contrato de Concessão – Programa de Exploração da Rodovia (PER)

Pergunta 15: Tendo em vista que nem todas as intervenções necessárias à implantação da fibra ótica ao longo da rodovia são enquadráveis nos termos da Portaria Interministerial MT/MMA n. 288/2013 e Portaria MMA n. 289/2013, entendemos que o prazo para implantação da fibra ótica, descrito no item 3.4.6.2 do PER, somente começará a valer a partir da Licença de Instalação. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com o item 3.4.6.2 do PER, o prazo para atendimento das obrigações ali previstas inicia-se a partir da data de assunção da Concessão e devem ser concluídas até o 12º mês do prazo da Concessão, observando-se que para as edificações com prazo distinto para implantação, os elementos do sistema de comunicação devem ser instalados e operacionalizados juntamente com a entrega da respectiva edificação. Adicionalmente, vale ressaltar que a Portaria nº 288/MT/MMA, de 16/07/2013 trata do Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis - PROFAS, para fins de regularização ambiental das rodovias federais. Por outro lado a Portaria nº 289/MMA, de 16/07/2013, trata dos procedimentos a serem aplicados pelo Ibama no licenciamento ambiental de rodovias e na regularização ambiental de rodovias federais.

Apêndice D do Anexo 2 do Contrato de Concessão – Programa de Exploração da Rodovia (PER)

Pergunta 16: Identificamos que está em curso obra do DNIT no trecho que vai do km 13,35 ao km 54,78 da Rodovia BR 050 MG. Ocorre que essa obra não foi listada no Apêndice D do PER, sendo dada como concluída. Solicitamos esclarecer essa questão incluindo a referência à essa obra no Apêndice D, do PER.

Resposta:

Conforme o 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, a Proponente deverá utilizar os dados levantados por ela, que melhor caracterizem a execução do escopo contratual, independentemente das informações fornecidas pelo Poder Concedente.

Anexo 6 do Contrato de Concessão – Fator C

Pergunta 17: Tendo em vista que o Fator C tem como objetivo o reequilíbrio de eventos que impactem exclusivamente a receita, ou seja, eventos já precificados pelo Proponente por ocasião da elaboração da Proposta, entendemos que, para a efetiva manutenção do equilíbrio econômico financeiro do Contrato, a aplicação do Fator C deveria considerar a Taxa de Desconto definida para o certame, constante da Nota nº 318/2013/STN/SEAE/MF e não a taxa vigente por ocasião do reequilíbrio. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. A metodologia de cálculo do Fator C segue o previsto no item 2 do Anexo 6. Consoante o item 2.1 daquele Anexo, a taxa de juros real a ser adotada na metodologia de cálculo do Fator C é a mesma taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal que vier a ser adotada pela ANTT em regulamentação específica (subcláusula 22.5.1 do Contrato)

Item 2.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão – Fator C

Pergunta 18: Entendemos que o termo do item 2.1 deve ser interpretado como: “montante atribuído ao evento conforme previsto no item 1.3 do ano t, exceto o previsto no item 1.3.9”. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O termo Fit trata-se de um montante associado sim a um evento. O item será mantido com a redação atual.

Item 2.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão – Fator C

Pergunta 19: Na redação atual, a fórmula do item 2.1 do Anexo 6 – Fator C, não acresce de taxa de juros o saldo da conta C referente aos eventos ocorridos no próprio ano, o que provoca um desequilíbrio econômico no contrato na medida em que o efeito da aplicação do fator C se dá no ano seguinte à ocorrência do evento. De modo a preservar o equilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão, entendemos que se deve prever que a Tarifa Básica do ano seguinte será acrescida da taxa de juros descrita na cláusula 25.2.1 do Contrato de Concessão. Assim, sugerimos que a fórmula apresentada no item 2.1 do Anexo 6 seja expressa da seguinte forma:

$$c_{t+1} = \frac{(cd_{t+1} + cd_t - c_t \times VTPEq_t) \times (1 + r_t)}{VT\widetilde{P}eq_{t+1}}$$

Resposta:

De acordo com o item 3 do Edital, a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Cláusula 18.8.3 do Contrato de Concessão

Pergunta 20: Com o objetivo de evitar futuras distorções de preço entre as praças de pedágio, com diferença no preço por quilômetro pago pelos diversos usuários, entendemos que o fator C não deveria ser "adicionado" à tarifa básica de pedágio de cada praça de pedágio, mas aplicado como fator multiplicador. Exemplificadamente, caso o fator C resultasse em R\$ 0,5 (cinquenta centavos) na data base, esse valor corresponderia a um incremento de 6,8% na tarifa teto da P2 e de 11,7% na tarifa teto da P4. Alternativamente o fator C pode ser calculado como um fator multiplicativo, ajustando-se a fórmula da cláusula 18.8.3 do Contrato para:

$$Tarifa\ de\ Pedágio_i = TCP \times Tarifa\ Básica\ de\ Pedágio \times (1 - D - Q) \times (1 + C)$$

Dessa forma, a fórmula do fator C precisaria ser ajustada para reconhecer que cada praça de pedágio possui tarifa distinta. Sugere-se a seguinte fórmula:

$$c_{t+1} = \frac{(cd_{t+1} + cd_t - c_t \times VTPeq_t \times VT_t) \times (1 + r_t)}{VT\widetilde{P}eq_{t+1} \times VT_t}$$

Resposta:

De acordo com o item 3 do Edital, a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

13 - Protocolo nº 1540511

Recebido em **16/8/2013 às 16:31:18(hs)**

Item 3.4 PER

Pergunta 1: Referente ao item 3.4.3 SISTEMA DE CONTROLE DE TRÁFEGO do PER em "PARÂMETROS DE DESEMPENHO" entendemos que é permitida a interrupção 24 horas por mês de cada subsistema individualmente que compõe o sistema de controle de tráfego. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. Trata-se, conforme disposto no item 3.4.3 do PER, de respeitar uma somatória do tempo de interrupção do conjunto de equipamentos que integram o sistema de controle de tráfego não superior a 24 horas por mês.

Item 3.4.6.1 PER

Pergunta 2: No item 3.4.6.1 PARÂMETROS TÉCNICOS DOS DEMAIS ELEMENTOS DO SISTEMA DE COMUNICAÇÃO do PER, subitem Radiocomunicação, entendemos que os Rádios Fixos e Moveis para a PRF e ANTT deverão ser fornecidos pela Concessionária de acordo com o

quantitativo estabelecido no “Apêndice F – QUANTITATIVOS MÍNIMOS DAS INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS DA FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS” do PER. A homologação de frequências junto a ANATEL será de responsabilidade da ANTT e PRF. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

A Concessionária é responsável pelo funcionamento adequado do sistema de comunicação, o que inclui a entrega de equipamentos de rádio à ANTT e à PRF com frequências já homologadas pela ANATEL.

Item 3.4 PER

Pergunta 3: De acordo com o Item 3.4 Frente de Serviços Operacionais do PER, o prazo de implantação dos Postos de Fiscalização da ANTT é de 6 meses. No “Apêndice F – QUANTITATIVOS MÍNIMOS DAS INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS DA FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS” do PER, a quantidade de Bases da ANTT a serem implantadas é zero. Entendemos que não haverá necessidade de implantação de bases operacionais pela Concessionária durante a Concessão. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto. Nos lotes 2 e 4 não é prevista a instalação de Bases da ANTT

Item 3.4.6.2 PER

Pergunta 4: Em relação a implantação de fibra óptica, os quatro dutos serão de uso exclusivo da concessionária?

Resposta:

De acordo com a cláusula 8.1 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá disponibilizar para uso da EPL, um cabo composto por no mínimo 36 (trinta e seis) fibras ópticas, conforme as especificações do item Cabos de Fibra Óptica do PER, bem como o acesso irrestrito às caixas de passagem, pontos de emenda ou outros pontos de acesso existentes na infraestrutura e a instalação de estruturas civis necessárias ao usufruto das fibras ópticas ao longo da faixa de domínio.

Ainda, de acordo com o Escopo do item 3.4.6.2 do PER, deverão ser implementados 2 (dois) cabos de fibra óptica de 36 (trinta e seis) fibras ópticas. O 2º (segundo) cabo será, portanto, de uso exclusivo da Concessionária.

Item 3.4.6.2 PER

Pergunta 5: Será possível a substituição de implantação da fibra óptica por outro tipo de meio de transmissão?

Resposta:

A concessionária deverá implantar e manter os cabos de fibra óptica conforme previsto no Contrato de Concessão e no PER.

Anexo 6 – Contrato Item 2.1

Pergunta 6: Na fórmula apresentada no item 2.1 do Anexo 6 – Fator C, entendemos que a incógnita “Cdt+1” correspondente ao “Montante da Conta C a ser aplicado no ano seguinte a t”, também deveria ser multiplicada pela expressão $(1+rt)$, visto que este montante será

compensado somente no ano seguinte e se encontrará defasado, devendo ter seu valor corrigido pela taxa de juros nominal "rt". Nosso entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. A incógnita "Cdt+1" não é multiplicada pela expressão (1+rt).

14 - Protocolo nº 1540514

Recebido em 16/8/2013 às 16:33:44(hs)

Item 2.5 do Edital

Pergunta 1: Estamos entendendo que a remissão do item 2.5 no que tange à responsabilidade das Proponentes no "exame de instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão" se refere às informações constantes do Edital, de maneira a repelir outras que não estejam divulgadas pela ANTT. O entendimento está correto? Em caso negativo, como será processada a isonomia entre as Proponentes?

Resposta:

O entendimento não está correto, devendo os proponentes observarem o disposto no item 2.5 do edital.

Item 5.7 do Edital

Pergunta 2: Estamos entendendo que, em caso de Consórcio, o compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico poderá ser apresentado uma vez, com a descrição dos dois Lotes Rodoviários, simultaneamente, devendo ser mantido a mesma previsão de percentual na composição. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Itens 7.7 e 14.1 do Edital

Pergunta 3: Às Proponentes desclassificadas na avaliação de Garantia da Proposta não é assegurado o direito de interposição de recurso, o que contraria, no mínimo, os princípios do contraditório e da ampla defesa. Por isso, estamos entendendo que o item 14.1 do Edital será alterado, fazendo constar a possibilidade de interposição de recurso da Proponente excluída da fase de Garantia da Proposta, sem que a alteração represente necessidade de republicação do Edital, por não alterar a formulação das propostas. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. A Lei 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 11.196/2005, incluiu na Lei n. 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 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 7.10 do Edital

Pergunta 4: O item 7.10 estabelece diversas hipóteses para a execução da Garantia da Proposta da Proponente. Ocorre que, como decorrência dos princípios do contraditório e da ampla defesa, garantidos no artigo 5º, inciso LV da Constituição Federal, a execução efetiva da Garantia da Proposta só poderá se dar após apuração em processo administrativo regular, no qual reste comprovado o dolo da Proponente. Confirma este entendimento? Em caso negativo, como serão garantidos os princípios do contraditório e da ampla defesa nas hipóteses da execução da Garantia da Proposta?

Resposta:

Considerando que o Leilão ocorrerá com a inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento, nos termos do art. 18-A da Lei nº 8987, de 1995, a apresentação de Proposta Econômica Escrita que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital, ou apresentação de habilitação em desconformidade com o Edital, ensejará, sim, a execução da garantia da proposta, observados princípios constitucionais do contraditório e ampla defesa.

Item 9.3 do Edital

Pergunta 5: De acordo com o item 9.3.VII do Edital, a Proposta Econômica Escrita deve 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, de acordo com a legislação pertinente, nos cinco primeiros anos após a habilitação no regime.”. Tendo em vista que o EVTE publicado pela ANTT considerou a aplicação do benefício do REIDE nos 5 (cinco) primeiros anos da Concessão, e sendo incerta a habilitação da Concessionária no período adequado e previsto no EVTE, entende-se que o Contrato será devidamente revisto em favor da Concessionária se vierem a ocorrer situações que impactem negativamente o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato (v.g. a não habilitação ou da habilitação fora do período inicial da concessão). Confirma este entendimento?

Resposta:

Caberá aos proponentes avaliar os prazos e procedimentos necessários para obtenção do benefício, devendo a futura Concessionária tomar as medidas necessárias para sua habilitação. Eventual pedido de reequilíbrio econômico Financeiro do Contrato de Concessão será avaliado à luz da matriz de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão.

Item 11.2 do Edital

Pergunta 6: Tendo em vista que as licitações públicas perseguem a melhor proposta para implemento do interesse público, estamos entendendo que a Comissão de Outorga deverá – e

não poderá – adotar as medidas previstas pelo item 11.2 do Edital, garantindo a instrumentalidade das formas em benefício do interesse público. Confirma este entendimento?

Resposta:

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 deverão ser sanados de acordo com os termos do inciso II do subitem 11.2 do Edital.

Item 11.4 do Edital

Pergunta 7: No tocante ao conteúdo do item 11.4 do Edital, entendemos que apenas na hipótese de dolo comprovado é que se poderá desclassificar/inabilitar eventual Proponente. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. Caberá à Comissão de Outorga avaliar as circunstâncias, no caso concreto, que envolvem o não atendimento, pelo participante do certame, das exigências solicitadas.

Item 12.3.3 do Edital

Pergunta 8: Entende-se que apenas na hipótese de dolo, relativamente ao item 12.3.3 do Edital, é que poderá ser descartada a Proposta Econômica Escrita da Proponente e aplicadas as penalidades do Edital, sempre garantido o contraditório e a ampla defesa. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. O contraditório e a ampla defesa poderão ser plenamente exercidos na fase recursal do certame.

Item 13.3.1 do Edital

Pergunta 9: O item 13.3.1 do Edital estabelece a hipótese de aplicação de multa no valor da Garantia de Proposta e a execução da Garantia da Proposta, no caso de inabilitação da Proponente considerada vencedora. Ocorre que, como decorrência dos princípios do contraditório e da ampla defesa, garantidos no artigo 5º, inciso LV da Constituição Federal, a penalização só poderá se dar após apuração em processo administrativo regular, no qual reste comprovado o dolo da Proponente – e não a mera culpa. Confirma este entendimento? Em caso negativo, como serão garantidos os princípios do contraditório e da ampla defesa relativamente ao item 13.3.1 do Edital?

Resposta:

O entendimento não está correto. O contraditório e a ampla defesa poderão ser plenamente exercidos na fase recursal do certame.

Item 13.3.1 do Edital

Pergunta 10: O item 13.3.1 do Edital fixa a hipótese de aplicação de multa no E a execução da Garantia da Proposta, no caso de inabilitação da Proponente considerada vencedora. Esta redação fixa um aparente bis in idem, prevendo a imposição de multa e também a execução da garantia da Proposta. Dessa maneira, entende-se que a inclusão da conjunção e é equívoca, de modo que o item 13.3.1 do Edital apenas incidirá após apuração de dolo em processo

administrativo e, no limite, resultará na eventual execução da Garantia de Proposta, sem nova cobrança de multa. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. A Garantia de Proposta somente será executada se aplicada a multa prevista no edital. O contraditório e a ampla defesa poderão ser plenamente exercidos na fase recursal do certame.

Item 15.3 do Edital

Pergunta 11: Um das exigências que a SPE deverá atender para a assinatura do Contrato diz respeito à apresentação das apólices de seguros, conforme Cláusula 36 da Minuta do Contrato. Entende-se exigência estar atendida com a comprovação dos seguros de que trata a Cláusula 36.5 do Contrato. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Itens 15.6.1 e 15.6.2 do Edital

Pergunta 12: Os itens 15.6.1 e 15.6.2 do Edital preveem as sanções aplicáveis à SPE e eventualmente aos acionistas da SPE e aos consorciados, com multa no valor da Garantia da Proposta (e, aparentemente, também a execução da Garantia da Proposta). Ocorre que, como decorrência dos princípios do contraditório e da ampla defesa, garantidos no artigo 5º, inciso LV da Constituição Federal, a penalização só poderá se dar após apuração em processo administrativo regular, no qual reste comprovado o dolo da SPE – e não a mera culpa. Dessa maneira, entendemos que a aplicação de qualquer penalidade, inclusive aos acionistas da SPE, deverá, necessariamente, ser precedida da apuração em processo administrativo, com todas as garantias previstas em Lei. O nosso entendimento está correto? Em caso negativo, como serão garantidos os princípios do contraditório e da ampla defesa relativamente aos itens 15.6.1 e 15.6.2 do Edital?

Resposta:

A aplicação das penalidades contratuais estará sujeita ao processo administrativo específico, observadas as regras contratuais e da regulamentação da ANTT que asseguram o exercício do contraditório e da ampla defesa.

Cláusulas 4.1.1 e 4.3.1 da Minuta do Contrato

Pergunta 13: São Bens da Concessão os exclusivamente vinculados à operação e manutenção do objeto final do Contrato, ou seja, a prestação do serviço público utilizado pelo Usuário. Desse modo, é certo que a disposição constante do item 4.3.1 não se aplica para bens acessórios à atividade da SPE, v.g. os necessários à atividade administrativa de apoio e corporativa. Confirma este entendimento?

Resposta:

A disposição da cláusula 4.3.1 do Contrato de Concessão é aplicável para os bens descritos nos itens (ii) e (iii) da subcláusula 4.1.1 do Contrato de Concessão.

Cláusula 4.2 da Minuta do Contrato

Pergunta 14: Assim como a assunção dos bens da concessão, formalizada com a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência dos Bens, a assinatura do Termo de Compromisso de regularização ambiental é evento fundamental para início da fluência do prazo e das obrigações da Concessão. Observado que este evento já se encontra sob as atividades essenciais à assunção do Sistema Rodoviário, entende-se que a assinatura do Termo de Compromisso e regularização ambiental é ato precedente necessário à Data de Assunção. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 1.1.1 (xii) do Contrato de Concessão, a Data da Assunção consiste na data da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.

Cláusula 4.2.2 da Minuta do Contrato

Pergunta 15: A Cláusula 4.2.2 da Minuta do Contrato impõe, como obrigação da Concessionária, a assinatura do Termo de Compromisso de regularização ambiental com o IBAMA nos termos da Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013. Entende-se que a assinatura do Termo de Compromisso de regularização ambiental com o IBAMA não depende única e exclusivamente da vontade e da diligência da Concessionária, mas da atuação de terceiros. Sendo assim, desde que devidamente observadas as melhores práticas da Concessionária, entende-se que a não assinatura do Termo de Compromisso de regularização ambiental no prazo contratual pela conduta comissiva ou omissa de terceiros não gerará penalidade à Concessionária. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. O descumprimento da obrigação prevista na cláusula 4.2.2 do Contrato de Concessão será avaliada à luz da matriz de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão.

Cláusula 4.2.4 da Minuta do Contrato

Pergunta 16: A inexistência de informação no EVTE ou nos demais documentos de licitação dos bens que deverão ser regularizados e os respectivos custos para sua execução, torna incerto e imprevisível o risco da Concessionária, impedindo gerenciamento e mitigação de riscos, fato que poderá comprometer todo o modelo pretendido pelo Poder Concedente. Portanto, mesmo mantida a obrigação de regularização sugerimos a assunção deste risco pelo Poder Concedente, garantindo-se a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão mediante procedimento de reequilíbrio contratual, nos termos do item 21.2 do Contrato.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Cláusula 3.1 da Minuta do Contrato

Pergunta 17: Pretendendo-se manter a coerência e linearidade das disposições contratuais, entende-se que onde se lê data da assinatura do contrato; deve se ler Data da Assunção. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. A cláusula 3.1 do Contrato de Concessão já estabelece que o prazo da Concessão é de 30 (trinta) anos contados a partir da Data da Assunção.

Cláusula 4.3.3 (i) da Minuta do Contrato

Pergunta 18: O presente item estabelece que todas as obrigações de investimentos previstas no PER deverão ser integralmente amortizadas e depreciadas no prazo da Concessão independente do momento que a ANTT solicitar a sua realização. No entanto, sabendo-se que as receitas que poderão ser obtidas entre a realização do investimento e o término do contrato poderão não ser suficientes para remunerar o investimento, questiona-se qual será o método a ser utilizado na hipótese de não haver tempo de contrato suficiente para realizar a amortização e depreciação do valor investido, sabido não ser autorizado reequilíbrio no advento do termo contratual. Nesta hipótese, entende-se que deverá ser definido o reequilíbrio do contrato quando da solicitação do investimento pela ANTT, ou seja, para recebimento dos valores ou ampliação do prazo de contrato previamente ao alcance do seu termo final. Confirma este entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 22.8.2 do Contrato de Concessão, se 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.

Cláusula 5.1.3 da Minuta do Contrato

Pergunta 19: Dada a inexistência de definição de custos pela ANTT ou a fixação contratual do limite do risco da Concessionária, cumulada com a impossibilidade fática de ser realizada a precificação das condicionantes ambientais já existentes e futuras, entende-se que a ANTT assumirá o custo financeiro da obrigação descrita na Cláusula 5.1.3 do Contrato, visto ser a Parte apta a gerenciá-lo. Noutras palavras, sob pena de tornar inviável o modelo de concessão proposto, entende-se passível de reequilíbrio contratual os custos incorridos no cumprimento das condicionantes ambientais existentes e que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 5.1.3 do Contrato de Concessão, a Concessionária obriga-se a cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, exceto o inventário florestal e os Planos Básicos Ambientais, e arcar com os custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou seja obtida na forma prevista na subcláusula 5.2.1 do Contrato de Concessão. Adicionalmente, a cláusula 21.1.4 do Contrato de Concessão prevê que é de responsabilidade da Concessionária arcar com os custos com o atendimento das condicionantes das licenças previstas na subcláusula 5.2.1 e das condicionantes das licenças a cargo da Concessionária, nos termos da subcláusula 5.1 do Contrato de Concessão. É importante esclarecer que nos termos das cláusulas 21.2.11 e 21.2.16 do Contrato de

Concessão, a Concessionária não é responsável pelos custos com a elaboração do inventário florestal e dos Planos Básicos Ambientais, bem como pelos custos decorrente da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas.

Cláusula 6.2 da Minuta do Contrato

Pergunta 20: De acordo com a cláusula 6.2.2, a concordância da ANTT com o anteprojeto de engenharia apresentado pela Concessionária significará que respectiva(s) obra(s) constante do item 3.2.1 do PER está(rá) apta(s) a ser(em) iniciada(s) pela Concessionária. Confirma este entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 6.2.2 do Contrato de Concessão, a ANTT deverá manifestar-se sobre o anteprojeto no prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da apresentação pela Concessionária. Caso a ANTT não se manifeste durante este prazo, o anteprojeto será considerado sem objeção, e a obra ou serviço estará apto a iniciar, observadas as regras ambientais.

Cláusula 6.2.4 da Minuta de Contrato

Pergunta 21: Entende-se que a subcláusula correta a ser aplicada para o prazo de avaliação é a 6.2.2 e não a 6.4. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto. As referências previstas nas cláusulas 6.2.4 e 6.2.5 do Contrato de Concessão são à cláusula 6.2.2 do Contrato de Concessão.

Cláusula 6.2.6 da Minuta do Contrato

Pergunta 22: Entende-se que os parâmetros técnicos que serão utilizados pela ANTT para avaliação do anteprojeto elaborado pela Concessionária são exclusivamente os constantes do PER, bem como normas técnicas vigentes e conhecidas no momento da licitação (Regulamentação da ANTT; ABNT e DNIT). Confirma este entendimento? Caso não seja este o entendimento correto, passa-se a entender que tais parâmetros deverão ser disponibilizados previamente à elaboração e avaliação do anteprojeto, evitando-se qualquer desconhecimento da Concessionária ou eventual arbitrariedade por parte da ANTT. Confirma este entendimento?

Resposta:

Para o anteprojeto, será avaliada a funcionalidade, o atendimento ao preconizado nos Manuais do DNIT, no PER e nas normas vigentes da ABNT.

Cláusula 6.8 da Minuta do Contrato

Pergunta 23: Apesar de as Partes estarem obrigadas a vistoriar em conjunto os locais de obras de ampliação e capacidade de melhorias do PER a fim de identificar quais trechos poderão ser enquadrados na Portaria 288/MT/MMA, inexistente regra de resolução de conflitos em vista de eventual discordância entre a Concessionária e a ANTT. Em virtude do descrito, entende-se que caso uma dada área seja indicada para enquadramento na referida Portaria, porém este enquadramento não venha a ser confirmado pelo IBAMA, a referida área voltará a ser objeto de licenciamento, nos termos da Cláusula 5.2.1 do Contrato. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Cláusula 7.1 da Minuta do Contrato

Pergunta 24: Observado que todas as Proponentes deverão considerar nas respectivas Propostas Econômicas Escritas o valor constante da Cláusula 7.1, entende-se imprescindível a indicação pela ANTT de que este valor seja integralmente alocado no primeiro ano da concessão, permitindo a equalização dos Planos de Negócios das Proponentes em prestígio da isonomia no certame. Confirma este entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 7 do Contrato de Concessão, a Concessionária se obriga a ressarcir o valor correspondente aos Estudos ambientais, ao Poder Concedente ou a entidade por ele indicada, fazendo jus a à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios que excederem ao montante previsto na cláusula 7.1 do Contrato de Concessão. Adicionalmente, é previsto que o valor de ressarcimento deve ser reajustado anualmente pelo mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio, tendo por data-base a Data da Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária. Em decorrência da previsão de critérios objetivos de atualização dos valores de ressarcimento aliados a impossibilidade de antecipar a data de seu ressarcimento, verifica-se a isonomia na previsão contratual.

Cláusulas 8.1 e 8.2 da Minuta do Contrato

Pergunta 25: As Cláusulas 8.1 e 8.2 da Minuta do Contrato criam um risco elevado para a Concessionária, o que será repassado, em último grau, aos usuários por meio do valor da Tarifa de Pedágio. Em vista do descrito, entende-se que, mesmo que a cessão de cabos seja mantida, importante a obrigação de manutenção, guarda e, principalmente, reposição dessas fibras seja suprimida do Contrato, pois este demasiado risco impactará diretamente no custo da Tarifa de Pedágio ou acabará por constituir hipótese de reequilíbrio contratual. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto, devendo a Concessionária cumprir as obrigações previstas nas cláusulas 8.1 e 8.2 do Contrato de Concessão.

Cláusula 8.1 da Minuta do Contrato

Pergunta 26: Tendo em vista que nem todas as intervenções necessárias à implantação da fibra ótica ao longo da rodovia são enquadráveis nos termos da Portaria Interministerial MT/MMA n. 288/2013 e Portaria MMA n. 289/2013, entende-se que o prazo para implantação da fibra ótica, descrito no item 3.4.6 do PER, somente começará a valer a partir da emissão da Licença de Instalação. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com o item 3.4.6.2 do PER, o prazo para atendimento das obrigações ali previstas inicia-se a partir da data de assunção da Concessão e devem ser concluídas até o 12º mês do prazo da Concessão, observando-se que para as edificações com prazo distinto para implantação, os elementos do sistema de comunicação devem ser instalados e operacionalizados juntamente com a entrega da respectiva edificação.

Cláusulas 9.1, 9.1.2 e 9.1.3 da Minuta do Contrato

Pergunta 27: Tendo conhecimento de que parcela relevante das desapropriações necessárias à execução ou conservação de obras e serviços vinculados a projetos similares de concessão rodoviária ocorrem em trechos não urbanos, v.g. para instalação de praça de pedágio ou absorção de área para trevo ou obra de arte, tem-se certo que a verba para desapropriação prevista no Apêndice C do PER poderá ser aplicável independente da natureza e qualificação do trecho a ser desapropriado, desde que demonstrada a importância de vinculação do imóvel à execução ou manutenção da Concessão. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. A cláusula 9.1.3, item (i) prevê que os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 9.1 nos trechos não previstos no Apêndice C do PER serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5.

Cláusulas 9.1; 9.2 da Minuta do Contrato

Pergunta 28: A Concessionária é responsável pela execução das desapropriações e desocupações necessárias a execução de obras e serviços vinculados à Concessão. A realização destes atos está intimamente vinculada à confirmação do cronograma de obras previsto, ou seja, o atendimento preciso dos prazos contratuais. Contudo, a realização dessas atividades envolve terceiros, pessoas distintas à Concessionária e ao Poder Concedente, cuja atuação é absolutamente independente e desvinculada da atuação diligente e preocupada da Concessionária, o que poderá gerar atrasos e demais contratemplos a todo o cronograma definido contratualmente. Isto posto, entende-se que a Concessionária não será sancionada ou descontada por atos e fatos provocados pela atuação de terceiros, alheios à sua vontade e controle, desde que reste devidamente comprovada a sua atuação ativa e voltada com a obtenção do resultado pretendido. Confirma este entendimento?

Resposta:

A não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços será avaliada caso a caso pela ANTT à luz da matriz de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão. Caso o evento que deu causa a não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços não seja alocado como risco da Concessionária, a ANTT não aplicará as penalidades previstas na cláusula 20 do Contrato de Concessão. Contudo, independentemente da alocação de riscos previstas na cláusula 21 do Contrato de Concessão, a não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços previstos no Contrato de Concessão ensejará o Desconto de Reequilíbrio, que não se confunde com penalidade ou punição à Concessionária. As penalidades serão aplicadas com a observância das regras previstas no contrato e na regulamentação da ANTT.

Cláusula 9.1.4 da Minuta do Contrato

Pergunta 29: Dado que a Concessionária deverá apresentar laudo de avaliação do imóvel à ANTT previamente à instauração da desapropriação na via consensual, questiona-se: o início do procedimento da desapropriação amigável, e efetivo pagamento pela Concessionária ao terceiro desapropriado, conforme cláusula 9.1.7, dependerá de concordância formal da ANTT aos documentos encaminhados, indicados na cláusula 9.1.4? Em caso positivo, qual será o rito e o prazo para a obtenção dessa resposta, sabendo-se que o atraso provocado pela ANTT não poderá gerar punição ou desconto de qualquer natureza à Concessionária.

Resposta:

A cláusula 9.1.7 do Contrato de Concessão prevê que o pagamento, pela Concessionária, ao terceiro desapropriado ou sobre cuja propriedade foi instituída servidão administrativa ou provisoriamente ocupada para os fins previstos no presente Contrato, quando realizado pela via privada, ou seja, por acordo entre a Concessionária e terceiro indicado, deverá estar baseado em laudo de avaliação subscrito por perito especializado, a ser apresentado à ANTT, quando solicitado. Não há previsão de aprovação do referido laudo.

Cláusula 9.2.3 da Minuta do Contrato

Pergunta 30: Inexistindo qualquer informação e documento que reflita a situação real da faixa de domínio, bem como a impossibilidade fática de qualquer interessado vir a levantar esta informação de forma precisa e segura no prazo da licitação, entende-se que a responsabilidade sobre os custos e despesas relacionados à execução do plano de desocupação representa incerteza relevante ao modelo, impactando diretamente na avaliação de risco dos interessados, impedindo sua adequada precificação. Sendo assim, para fins de manutenção do projeto e sucesso da disputa, é imprescindível que o Poder Concedente absorva estes riscos, visto ser a parte capaz de melhor gerenciá-lo. Portanto, para adequada repartição de risco entre as partes, entende-se que os custos incorridos com as desocupações da faixa de domínio serão passíveis de reequilíbrio, restando a Concessionária a obrigação de executar esta atividade da forma mais eficiente possível. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 9.2.3 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá arcar com todos os custos e despesas relacionados à execução do plano de desocupação, sem que lhe caiba qualquer indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão de tais dispêndios.

Cláusula 10.1.4 da Minuta do Contrato

Pergunta 31: Existem atualmente contratos referentes a obras e serviços no Sistema Rodoviário para os trechos licitados, seja BR 050/GO/MS e BR 262/ES/MG, além do descrito no Apêndice D do PER? Em caso positivo, entende-se imprescindível que essas informações sejam disponibilizadas aos interessados para fins de elaboração de proposta. Confirma este entendimento?

Resposta:

Conforme o 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.

Ademais, de acordo com a subcláusula 10.1.4 do Contrato, ao 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 D do PER.

Cláusula 10.1.4 da Minuta do Contrato

Pergunta 32: Verificado que o Anexo A consta informação de que nos trechos entre os Km 13,350 a 13,850; 15,500 a 32,100; e 53,970 a 54,780 são objeto de obra de duplicação da pista pouco desenvolvida e de titularidade do DNIT, conforme demonstrado em foto anexa:

[*] Sendo assim, observa-se a existência de equívoco no Anexo D, pois não se relata a existência desta obra em execução pelo DNIT. Portanto, em vista das informações expressamente indicadas neste momento, havendo a necessidade de assunção desta obra inacabada pela Concessionária, entende-se aplicável o item 21.2.15 do Contrato. Confirma este entendimento?

Resposta:

Conforme o 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, a Proponente deverá utilizar os dados levantados por ela, que melhor caracterizem a execução do escopo contratual, independentemente das informações fornecidas pelo Poder Concedente.

Cláusula 10.1.6 da Minuta do Contrato

Pergunta 33: Considerando que as interferências mencionadas Cláusula 10.1.6 equivalem-se às contempladas no item 21.2.20, entende-se que o rito de informação sobre sua remoção e/ou realocação seguirá a regra de comunicação de Contrato. Confirma este entendimento?

Resposta:

As disposições referentes as cláusulas 10.1.6 e 21.2.20 do Contrato de Concessão Não se confundem. A cláusula 10.1.6 do Contrato de Concessão estabelece que a Concessionária é integralmente responsável pela remoção de todas as interferências existentes no Sistema Rodoviário. A seu turno, a cláusula 21.2.20 do Contrato de Concessão prevê que a Concessionária não é responsável pelos riscos relacionados aos custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou recolocação de interferências existentes no Sistema Rodoviário, necessárias à execução das obras e serviços previstos no Contrato, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infra-estrutura. Por fim, as comunicações e as notificações entre as Partes, deverão observar a cláusula 38.6.1 do Contrato de Concessão que estabelece que elas serão efetuadas por escrito e remetidas: (i) em mãos, desde que comprovadas por protocolo; ou (ii) por correio registrado, com aviso de recebimento; ou (iii) por correio eletrônico.

Cláusula 10.1.6 da Minuta do Contrato

Pergunta 34: A remoção de interferências depende da aceitação do proprietário ou possuidor do item interferente, e, portanto, não depende única e exclusivamente da atuação da Concessionária. Em vista do descrito, entende-se que a não colaboração do sujeito titular da interferência poderá prejudicar a Concessionária e a própria Concessão. Sendo assim, é certo que a Concessionária não poderá ser penalizada ou eventualmente descontada por atrasos ou contratemplos oriundos da atuação desse sujeito, ou seja, de fatores externos, alheios a sua atuação diligente e vontade. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. A cláusula 10.1.6 do Contrato de Concessão estabelece que a Concessionária é integralmente responsável pela remoção de todas as interferências existentes no Sistema Rodoviário. Ressalta-se que, de acordo com a cláusula 21.2.20 do Contrato de Concessão, a Concessionária não é responsável pelos riscos relacionados aos custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou recolocação de interferências existentes

no Sistema Rodoviário, necessárias à execução das obras e serviços previstos no Contrato, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infra-estrutura. Os casos concretos serão analisados conforme a repartição de riscos prevista na Cláusula 21 do contrato.

Cláusula 10.3.2 (i) (a) da Minuta do Contrato

Pergunta 35: Para que seja estabelecido o correto cálculo da extensão equivalente ao cumprimento da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhoria prevista no item 3.2.1 do PER é necessário que se desconte somente a extensão territorial de fato e efetivamente enquadrada pelo IBAMA no artigo 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Cláusula 11.2 da Minuta do Contrato

Pergunta 36: Considerando que a Administração Pública é regida pelos princípios da boa-fé, boa administração e da vedação ao enriquecimento ilícito, a Concessionária apenas assumirá os riscos de informações e dados inverídicos desde que tais aspectos sejam passíveis de identificação por qualquer interessado a partir da aplicação de parâmetros técnicos razoáveis ao longo do exíguo prazo de licitação. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto.

Cláusula 10.4.3 da Minuta de Contrato e item 3.2.3.3 do PER

Pergunta 37: Considerando que o edital não contempla a apresentação de um Plano de Negócios e observando que todas as Proponentes deverão considerar nas respectivas Propostas Econômicas Escritas o valor correspondente às melhorias apresentadas no item 3.2.3.3 do PER, entende-se imprescindível a indicação pela ANTT de qual ano estes valores devem ser integralmente alocados, permitindo a equalização dos Planos de Negócios das Proponentes em prestígio da isonomia no certame. Confirma este entendimento?

Resposta:

A partir do início do 61º (sexagésimo primeiro) mês da Concessão e durante todos os meses subsequentes, deverão ser realizadas as obras necessárias para manter o traçado e os acessos necessários para atendimento aos Parâmetros Técnicos.

A Concessionária deverá implantar passarelas, vias marginais, viadutos ou passagens inferiores, nos prazos a serem definidos a critério da ANTT, observados os quantitativos máximos previstos abaixo e os Parâmetros Técnicos.

Cláusula 10.4.3 da Minuta de Contrato e item 3.2.3.3 do PER

Pergunta 38: Considerando que as obras relacionadas no item 3.2.3.3 dependem de elaboração de projetos, licenças ambientais e em alguns casos a desapropriação, entende-se que o mais adequado é estabelecer o prazo máximo de 12 meses a partir da emissão da licença de instalação. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com o item 3.2.3.3 do PER, a Concessionária terá o prazo máximo de 12 (doze) meses a contar da solicitação formal da ANTT para concluir a implantação de qualquer uma das melhorias previstas em referido item, sob pena da aplicação das penalidades e cláusulas previstas no Contrato. Caso a melhoria dependa de desapropriação de imóvel, a Concessionária terá um prazo adicional de 6 (seis) meses para a conclusão das obras.

Cláusula 21.1.12 (i) da Minuta de Contrato

Pergunta 39: Em virtude do contexto político atual do país, as manifestações públicas assumiram importante papel, tornando-se relevante elemento de risco em projetos de infraestrutura. Neste aspecto, é elevado em demasia o risco descrito no item 21.1.12 (i), especialmente pelo fato de que os seguros disponíveis no mercado apenas resguardam a Concessionária em face de danos patrimoniais, porém não asseguram a perda de receitas, ou pior, não resguardam a Concessionária do risco de dano ou atraso nas obras, elemento que poderá impactar em toda a gestão contratual. Em vista do exposto, entende-se que os riscos atrelados às manifestações sociais podem ser alocados ao privado desde que existam coberturas de seguro ofertado a preço razoável no mercado nacional. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 21.1.12 do Contrato de Concessão, consiste em risco atribuído a Concessionária eventuais 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. Em complemento, a cláusula 21.2.1 do Contrato de Concessão fixa como risco atribuído ao Poder Concedente eventuais manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na subcláusula 21.1.12, hipótese na qual a responsabilidade do Poder Concedente se resume ao período excedente aos referidos prazos da aludida subcláusula.

Cláusulas 21.1.16 e 21.1.18 da Minuta do Contrato

Pergunta 40: A mitigação de um dado risco por meio de seguros apenas ocorre quando de sua contratação, pois é na data da contratação do seguro que se define com precisão a cobertura da apólice sobre um determinado risco. Desse modo, não é factível que a avaliação de assunção de um determinado risco ocorra quando do sinistro, por desvirtuar a razão motivadora da aquisição do seguro, in casu a precificação e pagamento pela mitigação de um risco e dano eventual. Portanto, sabendo-se que o Poder Concedente pode recusar e solicitar acréscimos nas apólices de seguros contratadas, tem-se certo que a Concessionária apenas assumirá os riscos de caso fortuito ou força maior desde que cobertos por seguros ofertados no mercado nacional a custo razoável no momento de sua contratação, não quando da ocorrência do sinistro. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. A referência à data da ocorrência dos fatos deve ser mantida, pois se referem à existência de disponibilidade de cobertura securitária, no Brasil, para tais circunstâncias, e não à efetiva contratação por parte da Concessionária.

Cláusula 21.1.21 da Minuta do Contrato

Pergunta 41: A Concessionária responsabilizar-se-á por prejuízos causados a terceiros desde que comprovada sua culpa ou dolo em prática comissiva ou omissiva devidamente apurada em procedimento administrativo no qual fique garantida sua ampla defesa e contraditório. Confirmar este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. A cláusula 21.1.21 do Contrato de Concessão prevê que a Concessionária é responsável pelos riscos relacionados a prejuízos causados a terceiros, pela Concessionária ou seus administradores, empregados, prepostos ou prestadores de serviços ou qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, no exercício das atividades abrangidas pela Concessão. A disposição em tela não se confunde com a aplicação de penalidades previstas no Contrato de Concessão.

Cláusula 22.5 da Minuta de Contrato

Pergunta 42: O contrato estabelece regra de Fluxo de Caixa Marginal para fins de apuração de eventual obrigação de reequilíbrio do contrato, nos casos em que a hipótese de reequilíbrio não se enquadre no Fator C ou D, incidindo assim sobre a materialização de riscos originais alocados ao Poder Público e previstos pelo Privado na sua proposta. Logo, acredita-se que haverá efetivo desequilíbrio financeiro da Concessionária visto que terá sua taxa de retorno determinada por uma regulamentação ainda não prevista, nos termos da Cláusula 22.5 do Contrato, podendo ser menor a considerada para fins de precificação da sua proposta. Sendo assim, entende-se que hipótese de aplicação do Fluxo de Caixa Marginal para reequilíbrio de obrigações originais do contrato, ou seja, já previstas pelo Concessionário em sua proposta original, entende-se imprescindível a utilização da Taxa de retorno do projeto definida para o certame, propriamente a prevista na Nota nº 318/2013/STN/SEAE/MF. Para os novos investimentos, entendemos que poderá ser utilizada a vigente por ocasião do reequilíbrio, conforme disposto no contrato. Confirma este entendimento?

Resposta:

A metodologia do Fluxo de Caixa Marginal será disciplinada por regulamentação específica, nos termos da subcláusula 22.5 do Contrato.

Cláusula 18.4.3 da Minuta de Contrato e Anexo 6 do Contrato

Pergunta 43: O Fator C, por definição, é o instrumento de reequilíbrio contratual utilizado para incremento ou redução da Tarifa Básica de Pedágio decorrentes de eventos que geram impacto exclusivamente sobre a receita ou verbas devidas pela Concessionária, pela prestação dos serviços públicos objeto da Concessão. Em vista do descrito, tratando-se de revisão contratual incorrida sobre obrigação original do contrato, a fim de que o Fator C não provoque desequilíbrio contratual superior ao pretendido de desconto da Tarifa Básica de Pedágio, entende-se como mais adequada a aplicação da Taxa de Desconto definida para o certame, constante da Nota nº 318/2013/STN/SEAE/MF como taxa equivalente à Taxa de Juros real (parâmetro f) em substituição à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal definida no momento de apuração do Fator C. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento exposto na questão não se confirma, eis que a metodologia de cálculo do Fator C segue o previsto no item 2 do Anexo 6. Consoante o item 2.1 daquele Anexo, a taxa de juros real a ser adotada na metodologia de cálculo do Fator C é a mesma taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal que vier a ser adotada pela ANTT em regulamentação específica (subcláusula 22.5.1 do Contrato).

Cláusula 21.1.17 da Minuta de Contrato

Pergunta 44: Tendo em vista não ser possível a identificação e gerenciamento de riscos desconhecidos pela Concessionária, entende-se possível a sua responsabilização por recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário, sugere-se adoção de cláusula semelhante à utilizada no Contrato da BR 101/ES – qual seja: recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário, exceto o passivo que não possa ser ou não pudesse ter sido descoberto ou previsto por aprofundada auditoria ambiental, realizada de acordo com as melhores práticas internacionais. Confirma este entendimento?

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Item 3.2.1.1 do Anexo 02 – PER

Pergunta 45: A tabela constante do item em questão prevê os quantitativos e os prazos para as Obras de ampliação do sistema. Para que não haja incoerência com todo o modelo licitado, onde se lê 1, deve ser entendido “primeiro ano após expedição da licença de instalação”, onde se lê 2, deve ser entendido “segundo ano após expedição da licença de instalação”, e assim sucessivamente. Confirma este entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 10.3.2 (i) do Contrato de Concessão, a Licença de Instalação prevista na subcláusula 5.2.1 será disponibilizada à Concessionária em prazo compatível para o atendimento das metas anuais de duplicação previstas no item 3.2.1.1. do PER, sendo que a Licença de Instalação necessária ao cumprimento da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER será disponibilizada a Concessionária em até 12 (doze) meses contados da Data da Assunção. Portanto, os 4 (quatro) anos considerados para a duplicação das rodovias iniciam-se após a obtenção das referidas Licenças.

Cláusula 15.3 da Minuta do Contrato

Pergunta 46: Previu-se a hipótese de que as determinações emitidas na fiscalização serão imediatamente executáveis, vinculando a Concessionária ao seu cumprimento, independentemente da existência de um procedimento administrativo que garanta ampla defesa e contraditório. Tendo em vista que essas medidas da ANTT poderão gerar custos elevados ou obrigações indevidas, entende-se aplicáveis desde que garantida a manifestação da Concessionária, a fim de se chegar a uma solução pautada na consensualidade e garantido

o reequilíbrio contratual, nos termos do item 21.2.13 do Contrato. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 15.3 do Contrato de Concessão 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.

Cláusulas 18.1.1 e 18.1.2 da Minuta de Contrato

Pergunta 47: Caso a ANTT não se pronuncie no prazo de 30 (trinta) dias no caso dos incisos (i), (ii) e (iii) da Cláusula 18.1.1 e da 18.1.2, entende-se que por positiva a posição da ANTT, a fim de gerar confiança e estabilidade ao contrato. Confirma este entendimento? Caso não seja este o entendimento, entende-se a Concessionária fará jus ao reequilíbrio contratual no caso de omissão ou atraso injustificado da ANTT. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. A cobrança da Tarifa de Pedágio somente será autorizada, por meio de Resolução, nos termos da subcláusula 18.1.2, após o cumprimento pela Concessionária de todas as condições descritas na subcláusula 18.1.1, as quais serão objeto de vistoria pela ANTT, ocasião em que autorizará o início da cobrança da Tarifa de Pedágio para as praças de pedágio indicadas pela Concessionária. O reequilíbrio do Contrato de Concessão está condicionado ao enquadramento do evento causador do atraso às hipóteses previstas na cláusula 21.1 ou 21.2 do Contrato de Concessão.

Cláusula 18.4.5 da Minuta de Contrato

Pergunta 48: A aplicação e revisão do Fator X poderá impactar no interesse do particular em gerar eficiência ao Contrato, vez que objetiva repartir estes ganhos financeiros decorrentes dessa eficiência – razão motivadora da atuação privada. Em vista do descrito, tem-se certo que o Fator X ou sua revisão apenas impactarão sobre os ganhos de eficiência excepcionais e decorrentes de fatores externos à atuação específica e direta da Concessionária. Confirma este entendimento?

Resposta:

A metodologia de cálculo do Fator X será objeto de resolução específica e será submetida a processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

Cláusulas 21.1.13 e 21.1.14 da Minuta de Contrato

Pergunta 49: Essas cláusulas contratuais estabelecem ser risco da Concessionária o aumento do custo de capital e das taxas de câmbio. Apesar da redação ampla, entende-se que estes fatores devem ser equacionados entre as partes, de modo a melhor atender à modicidade tarifária, vez que todo risco é alocado como custo do contrato. Assim, tem-se certo que são apenas os ordinários os riscos econômicos assumidos pela Concessionária nestas cláusulas, de modo que os riscos econômicos extraordinários, imprevisíveis ou de consequências incalculáveis, serão assumido pelo Poder Concedente, evitando gerar demasiada insegurança ao modelo contratual proposto. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 21.1.13 e 21.1.14 do Contrato de Concessão, a Concessionária é responsável pelos riscos relacionados ao aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumentos das taxas de juros e do riscos relacionados a variação das taxas de câmbio.

Cláusula 21.1.2 da Minuta de Contrato

Pergunta 50: Considerando o histórico recente de manifestações públicas, a assunção total pela Concessionária do risco pela recusa (irrestrita) dos usuários em pagar Tarifa poderá inviabilizar todo o processo de concessão, uma vez que se trata de incerteza alocada exclusivamente ao Concessionário, que, por sua vez, assume o risco de se remunerar predominantemente por meio do recebimento de tarifas. Nesse ponto, entende-se que este risco deve ser mitigado para fins de promover segurança ao modelo pretendido, a semelhança do item 21.2.6 do Contrato. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto, na medida em que o risco com manifestações sociais e/ou públicas já é mitigado no Contrato de Concessão. Desta forma, de acordo com a cláusula 21.1.12 do Contrato de Concessão, consiste em risco atribuído a Concessionária eventuais 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. A seu turno, a cláusula 21.2.1 do Contrato de Concessão fixa como risco atribuído ao Poder Concedente eventuais manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na subcláusula 21.1.12, hipótese na qual a responsabilidade do Poder Concedente se resume ao período excedente aos referidos prazos da aludida subcláusula.

Cláusulas 21.1.23 e 21.1.24 da Minuta de Contrato

Pergunta 51: Apesar do descrito nestas cláusulas contratuais, entende-se incidente o artigo 618 do Código Civil sobre o contrato, limitando o risco da Concessionária sobre a segurança, qualidade e solidez das obras realizadas pelo Poder Público e DNIT. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto, uma vez que é obrigação da Concessionária manter em funcionamento o Sistema Rodoviário concedido.

Cláusula 22.7.1 da Minuta de Contrato

Pergunta 52: Entende-se que na hipótese de solicitação da ANTT da elaboração de projetos à Concessionária para fins de novos investimentos, os custos também incorridos com essa atividade serão integralmente ressarcidos pela ANTT. Confirma-se este entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

15 - Protocolo nº 1540520 e nº 1540520

Recebido em 16/8/2013 às 16:46:29(hs) e 16/8/2013 às 16:54:41(hs) respectivamente

-

Pergunta 1: Estamos entendendo que as disposições do Edital prevalecem sobre as de seus anexos. O nosso entendimento está correto?

Resposta:

Nos termos do item 5.5. do Edital "5.5 Em caso de conflito, os termos, disposições e condições do Edital, prevalecem sobre as disposições dos Anexos do Edital."

2.4.1 do Edital

Pergunta 2: De acordo com o item 2.4.1 do Edital, foram disponibilizadas, no site da ANTT, informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, para a precificação da Concessão. Estamos entendendo que foram disponibilizadas todas as informações necessárias e relevantes para a elaboração das propostas e que todos dados apresentados são precisos e corretos. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. 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."

-

Pergunta 3: Quando serão disponibilizadas as condições de financiamento da Concessão?

Resposta:

De acordo com o item 3 do Edital, a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando questionamentos acerca das condições de financiamento, que não são objeto do Edital

23 da Tabela VI do Anexo V ao Edital

Pergunta 4: O item 23 da Tabela VI do Anexo V ao Edital exige a comprovação de "inexistência de débitos junto à ANTT, através de emissão de certidão negativa de dívida ativa ou de certidão positiva com efeito negativo, emitidas pelo órgão interno competente". Qual órgão interno da ANTT expede referida certidão? Quais são os requisitos necessários à expedição de tal certidão? Em quanto tempo a certidão será expedida?

Resposta:

A solicitação da emissão da Certidão Negativa de Dívida Ativa da ANTT deve ser enviada, preferencialmente, por meio eletrônico, através do endereço cnda.antt@antt.gov.br, ou mediante protocolo de petição física na Sede ou em uma das unidades regionais da ANTT. Após isso, a Procuradoria Federal junto à ANTT – PF/ANTT analisará o pedido e, acaso não haja anotação inscrita no cadastro de dívida ativa da Agência, ou, no caso de existência de dívida, desde que configurada alguma das hipóteses em que se permite a emissão da Certidão Positiva com Efeito de Negativa, a respectiva certidão será emitida, com validade de 30 dias. Na ocasião da retirada da CNDA, deverá o representante da empresa apresentar documento de identidade e de representação.

3.2.1.1 do PER e 5.2.1 e 10.3.2.(i) da Minuta de Contrato

Pergunta 5: O item 3.2.1.1 do PER estabelece que a Concessionária deverá executar 16% das obras de duplicação previstas para a Rodovia durante o primeiro ano da Concessão. Por outro lado, a Cláusula 5.2.1 da Minuta de Contrato imputa ao Poder Concedente a obrigação de obter as licenças ambientais prévia e de instalação para execução de referidas obras de duplicação. Conforme disposto na Cláusula 10.3.2.(i), tais licenças deverão ser obtidas em até 12 meses, contados da data de assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência dos Bens da Concessão. Como é sabido, a Concessionária não poderá executar as obras de duplicação previstas no PER sem as respectivas licenças ambientais prévia e de instalação. Neste sentido, estamos entendendo que os prazos para que a Concessionária execute as obras de duplicação previstas no PER serão contados a partir da data em que o Poder Concedente obtiver as correspondentes licenças ambientais. Do contrário, haveria incompatibilidade entre as previsões do PER e da Minuta de Contrato. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 10.3.2 (i) do Contrato de Concessão, a licença de instalação prevista na subcláusula 5.2.1 será disponibilizada a Concessionária em prazo compatível para o atendimento das metas anuais de duplicação previstas no item 3.2.1.1. do PER, sendo que a licença de instalação necessária ao cumprimento da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER será disponibilizada a Concessionária em até 12 (doze) meses contados da Data da Assunção. Caso o Poder Concedente não obtenha a licença de instalação no prazo previsto na subcláusula 10.3.2 (i) para os 10% (dez por cento) das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5 do Contrato de Concessão. Uma vez iniciada a cobrança da Tarifa de Pedágio, o desatendimento da meta de duplicação de cada ano prevista no item 3.2.1.1. do PER, por força da ausência de obtenção da licença de instalação, não acarretará responsabilização da Concessionária, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6 deste Contrato de Concessão.

3.1.6 do PER

Pergunta 6: Cláusula 12.3.2 (Classificação das Proponentes): “Caso a Proponente tenha apresentado Proposta Econômica Escrita para mais de um Lote Rodoviário e se verifique, previamente à abertura dos envelopes com a Proposta Econômica Escrita, que a Garantia da Proposta e/ou o valor do patrimônio líquido objeto da declaração do Anexo 22 não atendam à totalidade dos Lotes Rodoviários objeto de proposta, serão consideradas as Propostas Econômicas Escritas conforme a ordem de prioridade indicada na declaração do Anexo 22 e desde que haja Garantia da Proposta e patrimônio líquido mínimo, sendo que a outra proposta será descartada pela Comissão de Outorga”. Cláusula 13.4 (Análise dos Documentos de Qualificação): “Na hipótese de uma Proponente ter sido vencedora de mais de um Lote Rodoviário e seja verificado o atendimento parcial ao disposto no item 17 da Tabela V do Anexo 5, considerando o somatório do patrimônio líquido mínimo exigido para o conjunto dos Lotes Rodoviários, será observado o seguinte: 13.4.1 A Proponente será inabilitada do(s) Lote(s) Rodoviário(s) em que o desconto oferecido pela segunda menor Proposta Econômica Escrita tenha a maior diferença de percentual em relação à Tarifa Básica de Pedágio Teto do respectivo Lote Rodoviário, comparada com os demais Lotes Rodoviários vencidos pela Proponente.

Caso haja atendimento parcial à exigência de PL para ambos os lotes em que a Proponente seja vencedora, o critério utilizado será o da subcláusula 13.4.1 ou há a possibilidade de que seja a subcláusula 12.3.2?

Resposta:

O item 12.3.2 é aplicável apenas na fase anterior à abertura das Propostas Econômicas Escritas. Já o item 13.4.1 se aplica apenas na hipótese posterior à abertura das Propostas Econômicas Escritas.

16 - Protocolo nº 1540528

Recebido em **16/8/2013 às 16:52:17(hs)**

7.3 do Contrato de Concessão

Pergunta 1: Estarão disponíveis previamente à data de entrega da Proposta Econômica Escrita os estudos ambientais já concluídos e/ou os contratos destinados à realização dos estudos ambientais?

Resposta:

De acordo com a cláusula 7 do Contrato de Concessão, a Concessionária se obriga a ressarcir o valor correspondente aos Estudos ambientais, ao Poder Concedente ou a entidade por ele indicada, fazendo jus a à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios que excederem ao montante previsto na cláusula 7.1 do Contrato de Concessão. Em vista da limitação das obrigações da Concessionária no que concerne aos estudos ambientais a cargo do Poder Concedente, não se faz necessária a disponibilização prévia de informações adicionais.

9.1.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 2: Poderiam confirmar o montante das desapropriações para a BR-050/GO/MG?

Resposta:

Não há verba de desapropriação prevista para a BR-050/GO/MG

10.1.7 do Contrato de Concessão

Pergunta 3: Haverá previsão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência das alterações na demanda/receita tarifária resultantes de possíveis investimentos do Poder Público no Sistema Rodoviário concedido?

Resposta:

De acordo com a cláusula 21.1.1 do Contrato de Concessão, o volume de tráfego em desacordo com as projeções da Concessionária ou do Poder Concedente consiste em risco atribuído exclusivamente a Concessionária.

10.3.2 (c) do Contrato de Concessão

Pergunta 4: Confirmam que o desatendimento da meta de duplicação por força da ausência de obtenção da licença de instalação, não ensejará em aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6 do Contrato?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 22.6.4, item “(v)” do Contrato de Concessão, em caso de atraso na execução das obras e serviços da Frente de Ampliação de

Capacidade e Manutenção do Nível dos 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.

12.5 do Contrato de Concessão

Pergunta 5: Entendemos que a Garantia de Execução do Contrato tem possibilidades de acionamento muito amplas e subjetivas, nos termos das subcláusulas 12.5.1 a 12.5.4. Possível solicitar maior objetividade nas condicionantes de acionamento?

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

12.3.2 e 13.4 do Edital de Concessão

Pergunta 6: Cláusula 12.3.2 (Classificação das Proponentes): “Caso a Proponente tenha apresentado Proposta Econômica Escrita para mais de um Lote Rodoviário e se verifique, previamente à abertura dos envelopes com a Proposta Econômica Escrita, que a Garantia da Proposta e/ou o valor do patrimônio líquido objeto da declaração do Anexo 22 não atendam à totalidade dos Lotes Rodoviários objeto de proposta, serão consideradas as Propostas Econômicas Escritas conforme a ordem de prioridade indicada na declaração do Anexo 22 e desde que haja Garantia da Proposta e patrimônio líquido mínimo, sendo

Resposta:

O item 12.3.2 é aplicável apenas na fase anterior à abertura das Propostas Econômicas Escritas. Já o item 13.4.1 se aplica apenas na hipótese posterior à abertura das Propostas Econômicas Escritas.

18.4.5 do Contrato de Concessão

Pergunta 7: Haverá teto para o Fator X? Dada a subjetividade da definição, e dado que não ensejará em reequilíbrio econômico financeiro do Contrato, seria possível definir valor máximo?

Resposta:

Não haverá teto de aplicação do Fator x. A metodologia de cálculo do Fator X será objeto de resolução específica e será submetida a processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

20 do Contrato de Concessão

Pergunta 8: Estão confortáveis com a quantidade de penalizações aplicáveis? Entendemos que a quantidade apresentada pode se tornar um novo padrão para as novas concessões federais, mas estão aparentemente em maior número que o usual.

Resposta:

De acordo com o item 3 do Edital, a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a

proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

21.1.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 9: Usual colocar esta hipótese (recusa de usuários em pagar a Tarifa de Pedágio) nos riscos da concessionária?

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

21.1.23 do Contrato de Concessão

Pergunta 10: Risco assumido pela concessionária refere-se somente a defeitos em obras realizadas pelo Poder Público (após recebimento definitivo) caso estas obras não estejam previstas no PER ou para quaisquer casos?

Resposta:

O risco se aplica a qualquer caso, observado o previsto na cláusula 10.1.7.

21.2.6 do Contrato de Concessão

Pergunta 11: Entendemos que está muito aberto o carve-out para rotas de fuga (e.g. rotas que não estivessem previstas no momento da assinatura do contrato) e prazos de licenciamento.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

24.3 do Contrato de Concessão

Pergunta 12: No caso de prejuízos acumulados, usual para concessões rodoviárias em período pré-operacional (sem receita tarifária), havendo redução do PL ao limite informado haverá a necessidade de aporte de capital adicional (além do mínimo)? Entendemos como um ESA limitado a 1/3 do capital social mínimo, está correto o nosso entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 24.3 do Contrato de Concessão, havendo perdas que reduzam o patrimônio líquido da Concessionária a um valor inferior à terça parte do capital social, o patrimônio líquido da Concessionária deverá ser aumentado até o valor equivalente, no mínimo, à terça parte do capital social, em até 4 (quatro) meses contados da data de encerramento do exercício social.

Subcláusulas 5.2 e 10.3.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 13: Nas subcláusulas 5.2 e 10.3.2 do Contrato constante do Edital 001/2013 é de responsabilidade do Poder Concedente a obtenção da Licença de Instalação para a ampliação da capacidade de suporte da rodovia visando atender o cronograma estabelecido no item 3.2.1 do PER. Entretanto, é obrigatório que a Concessionária assine o Termo de Compromisso com o IBAMA, 30 dias após a publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial da União de acordo subcláusula 4.2.2 do contrato. A Cláusula Segunda do Termo de Compromisso a ser assinado com o IBAMA, anexo I da Portaria Interministerial MMA/MT n. 228, 16 de julho de 2013, transfere a responsabilidade de atendimento do referido Termo para a Concessionária. Desta forma, solicitamos esclarecimentos se a responsabilidade é da Concessionária mesmo constando no item 10.3.2 do Contrato que a responsabilidade de obter a licença de instalação prevista no inciso III do art. 8 da Portaria Interministerial MMA/MT n.º 228/2013 é do Poder Concedente?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 5.1.1, (i)(a) do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá obter concordância do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA para as Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias que se enquadrem nas condições do art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA. A hipótese prevista no art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA não se confunde com a licença prévia ou a licença de instalação, que ficará a cargo do Poder Concedente. Quanto ao Termo de Compromisso, cada parte assumirá suas responsabilidades, conforme as regras do contrato de concessão.

3.2.3.1 do PER da BR-262/ES/MG e BR-050/GO/MG

Pergunta 14: No PER do Lote 2 e lote 4 vem indicado em 3.2.3.1 Obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego que “O VDMA equivalente será aferido de acordo com o tipo de veículo que trafega na rodovia, observando-se a categoria de veículos indicados na tabela da subcláusula 18.2.6 do Contrato e o peso atribuído na tabela abaixo:

Categoria de Veículo	Peso VDMAeq (veículos equivalentes/dia)
Categoria 1, 3 e 5	1
Categoria 9	0
Categoria 2, 4, 6, 7 e 8	2
Categoria 10	Peso atribuído conforme enquadramento do veículo oficial nas categorias de 1 a 9

Tabela esta que considera os caminhões com um peso de 2 e os automóveis com um peso de 1.

Este VDMA equivalente será significativamente mais baixo que o VDMA eq. calculado considerando o multiplicador de tarifa (tal como foi calculado no estudo de tráfego base ANTT de cada concessão).

É correto o entendimento de que o cálculo do VDMA eq para efeitos de aumento de faixa será realizado com estes novos pesos?

Resposta:

O gatilho utilizado para as Obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego considera a equivalência descrita na tabela Categoria de Veículo x Peso VDMAEq do item 3.2.3.1 do PER.

18.2.7 do Contrato de Concessão

Pergunta 15: No Estudo de Tráfego base ANTT e no Volume 4 – Estudos de Viabilidade Econômico-financeira é fornecido o VDMA em 13 categorias, sendo os caminhões de mais de 6 eixos separados até “10 ou mais eixos”. O Contrato de Concessão indica que serão consideradas 10 classes de tarifas (com caminhões com 6 ou mais eixos agrupados, no entanto considerando um fator multiplicador de tarifa ponderado). O estudo de tráfego poderá apresentar o VDMA separado em 13 categorias ou terá que ser apresentado com as 10 categorias de veículos?

Resposta:

Não haverá apresentação dos estudos de tráfego pelas Proponentes.

Anexo 5 do Edital – Tabela VI

Pergunta 16: O Anexo 5, Tabela VI, item 23 dispõe sobre a apresentação da “inexistência de débitos junto à ANTT, através da emissão de certidão negativa de dívida ativa ou de certidão positiva com efeito negativo, emitidas pelo órgão interno competente”. Qual o órgão da ANTT é responsável pela emissão da referida certidão? Qual prazo para a emissão pelo órgão competente?

Resposta:

A solicitação da emissão da Certidão Negativa de Dívida Ativa da ANTT deve ser enviada, preferencialmente, por meio eletrônico, através do endereço cnda.antt@antt.gov.br, ou mediante protocolo de petição física na Sede ou em uma das unidades regionais da ANTT. Após isso, a Procuradoria Federal junto à ANTT – PF/ANTT analisará o pedido e, acaso não haja anotação inscrita no cadastro de dívida ativa da Agência, ou, no caso de existência de dívida, desde que configurada alguma das hipóteses em que se permite a emissão da Certidão Positiva com Efeito de Negativa, a respectiva certidão será emitida, com validade de 30 dias. Na ocasião da retirada da CNDA, deverá o representante da empresa apresentar documento de identidade e de representação.

Anexo 15 do Edital – Manual de Procedimentos do Leilão – página 26

Pergunta 17: O Anexo 15 - Manual de Procedimentos do Leilão, em sua página 26 indica que “A valoração das garantias estabelecidas com base no depósito das mesmas poderá vir a ser revista, pela BM&FBOVESPA, caso esta julgue que quaisquer destas sofreram ou estão por sofrer uma deterioração no valor ou na qualidade”. Quais casos a BOVESPA poderá interferir?

Resposta:

Apenas nos casos em que a garantia sofrer ou estiver por sofrer uma deterioração de valor ou qualidade.

6.3 do Edital

Pergunta 18: O item 6.3 do Edital dispõe que “Cada um dos volumes da Garantia da Proposta, da Proposta Econômica Escrita e dos Documentos de Qualificação deverá ser apresentado em 2 (duas) vias idênticas, encadernadas separadamente, com todas as folhas numeradas sequencialmente, inclusive as folhas de separação, catálogos, desenhos ou similares, se houver, independentemente de ser mais de um caderno, da primeira à última folha, de forma que a numeração da última folha do último caderno reflita a quantidade total de folhas de cada volume, não sendo permitidas emendas, rasuras, entrelinhas ou ressalvas”. Portanto devemos numerar e rubricar somente o anverso de todas as folhas, sem considerar o verso mesmo que haja algum texto, nosso entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

4.2.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 19: Entende-se que em até 30 dias a contar da publicação do extrato do concessionária irá firmar o termo de compromisso de regularização ambiental que faz menção o art. 4º da portaria nº 288/mt/mma de 16 de julho de 2013. Estando apta a apresentar os anteprojetos ao órgão regulador e por consequência iniciar as obras de duplicação, esse entendimento é correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. Em até 30 (trinta) dias a contar da publicação do extrato do Contrato no DOU, a Concessionária deverá firmar com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA o Termo de Compromisso de regularização ambiental que faz menção o art. 4º da Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013. Para as obras de duplicação a Concessionária deverá observar o disposto na cláusula 6 do contrato, em especial o disposto a partir do item 6.7.

6.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 20: Atendido ao envio do anteprojeto de engenharia a ANTT e obtendo-se a manifestação favorável da agencia dentro do prazo de 60 dias ou a não manifestação da agencia pode-se iniciar as obras de ampliação de capacidade previstas para a rodovia, é correto esse entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 6.2.2 do Contrato de Concessão, a ANTT deverá manifestar-se sobre o anteprojeto no prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da apresentação pela Concessionária. Caso a ANTT não se manifeste durante este prazo, o anteprojeto será considerado sem objeção, e a obra ou serviço estará apto a iniciar, observadas as regras ambientais.

6.8 do Contrato de Concessão

Pergunta 21: Na realização da vistoria dos trechos rodoviários que serão objetos das obras de ampliação de capacidade e melhoria do PER para identificação dos que poderão ser enquadrados no art. 8, inciso III da portaria nº 288/mt/mma poderão ser, é correto afirmar que mais de um lote com extensão de 25 Km poderão ser enquadrados no mencionado artigo, assim como obras de duplicação acima de 25 km poderão ser desmembradas em lotes menores perfazendo o total de no máximo 25 Km por cada lote?

Resposta:

Um dos requisitos previstos no art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA é de que a ampliação da capacidade, tenha extensão de até 25 km, podendo haver mais de um trecho com extensão de até 25 km.

9.1.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 22: Caso a proponente tenha necessidade de desapropriação em trechos urbanos para adequação de interseções previstas como exemplo o entroncamento tipo diamante previsto na estaca 97+300 lote 4 em uma área urbana com inevitável desapropriação pode ela

conforme o inciso (iii) optar por soluções alternativas que não acarretem desapropriação? Exemplo trincheira.

Resposta:

A subcláusula 9.1.2 do Contrato refere-se ao item 3.2.2.1 do PER.

9.1.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 23: Caso a proponente tenha necessidade de desapropriação em trechos urbanos para adequação de interseções previstas como exemplo o entroncamento tipo diamante previsto na estaca 97+300 lote 4 em uma área urbana com inevitável desapropriação, a concessionária fará jus a recomposição do equilíbrio econômico financeiro pelos dispêndios excedentes nesse trecho urbano, ainda que estes não sejam previstos no programa de exploração, esse entendimento é correto?

Resposta:

A cláusula 9.1.3, item (i) prevê que os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 9.1 nos trechos não previstos no Apêndice C do PER serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5.

9.1.3 (i) do Contrato de Concessão

Pergunta 24: Os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 9.1 nos trechos não previstos no apêndice C do Per serão objetos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro, é correto entender que todos os trechos desapropriados, urbanos ou rurais serão reequilibrados?

Resposta:

As regras acerca dos valores e de reequilíbrio em hipóteses de desapropriação estão previstas nas subcláusulas 9.1.2 e 9.1.3, bem como na Cláusula 21.

10.3.2 (a) do Contrato de Concessão

Pergunta 25: Considerando que para o cálculo da extensão equivalente ao cumprimento da primeira meta anual das obras de ampliação de capacidade e melhorias previstas no item 3.2.1 do PER será descontada a extensão passível de enquadramento no art. 8º inciso III da portaria nº228/MT/MMA questiona-se a extensão passível de enquadramento no mencionado artigo será descontada da obrigação de duplicação de qual ano, considerando que a mesma perfaz a extensão total de 218,5 Km.

Resposta:

Será sempre descontada da meta do primeiro ano e, não havendo mais o que descontar, será descontado da meta anual seguinte.

10.3.3 do Contrato de Concessão

Pergunta 26: Para as desapropriações em trechos urbanos, entende-se que toda a metragem necessária não dimensionada no apêndice C do PER será levada a reequilíbrio econômico financeiro do contrato, é correto esse entendimento?

Resposta:

De acordo com a subcláusula 9.1.3 do Contrato, 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 para cada trecho urbano previsto no Apêndice C do PER, fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes em cada trecho urbano, na forma prevista na subcláusula 22.5.

10.3.3 do Contrato de Concessão

Pergunta 27: Para as desapropriações em trechos rurais, entende-se que toda a metragem necessária não dimensionada no apêndice C do PER (limitado aos trechos urbanos) será levada a reequilíbrio econômico financeiro do contrato, é correto esse entendimento?

Resposta:

De acordo com a subcláusula 9.1.3 (i), os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 9.1 nos trechos não previstos no Apêndice C do PER serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5.

18.1.1 (iii) do Contrato de Concessão

Pergunta 28: A implantação das praças de pedágio de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação previa da concessionaria, através do termo de vistoria emitido pela ANTT em até 30 (trinta) dias da data de recebimento da sua solicitação. Após a aprovação da implantação da praça de pedágio não será necessária autorização da ANTT para início da cobrança de pedágio, atendido os quesitos determinados no contrato de concessão / programa de exploração. É correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. A cobrança da Tarifa de Pedágio somente será autorizada, por meio de Resolução, nos termos da subcláusula 18.1.2, após o cumprimento pela Concessionária de todas as condições descritas na subcláusula 18.1.1, as quais serão objeto de vistoria pela ANTT, ocasião em que autorizará o início da cobrança da Tarifa de Pedágio para as praças de pedágio indicadas pela Concessionária.

18.1.1 (ii) do Contrato de Concessão

Pergunta 29: A conclusão das referidas obras de duplicação de acordo com o estabelecido no PER e neste Contrato será atestada na forma prevista na subcláusulas 10.3.1(i) e 10.3.1 (ii), mediante solicitação previa da Concessionaria, através de termo de vistoria emitido pela ANTT em até 30 dias da data de recebimento da sua solicitação, entende-se que a solicitação pode ser emitida antes do termino efetivo das obras, prevendo a data de entrega das mesmas, é correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. O cumprimento das obrigações previstas na cláusula 18.1.1 do Contrato de concessão só serão atestadas após sua conclusão ou implantação, conforme previsto na cláusula 18.1.1 (i), (ii) e (iii) do Contratod e Concessão.

18.1.4 do Contrato de Concessão

Pergunta 30: A concessionaria iniciará a cobrança da tarifa de pedágio em 10 (dez) dias a contar da data de expedição da resolução de que trata a subcláusula 18.1.2. Durante esse

período, a concessionária dará ampla divulgação da data de início da cobrança de tarifa de pedágio. Entende-se que é permitido a divulgação antecipada das tarifas com intuito de iniciar a cobrança de pedágio em após a expedição da autorização para início da cobrança da tarifa de pedágio, prevista no item 18.12, realizando a divulgação da tarifa de maneira antecipada. É correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 18.1.4 do Contrato de Concessão, a Concessionária iniciará a cobrança da Tarifa de Pedágio em 10 (dez) dias a contar da data de expedição da resolução de que trata a subcláusula 18.1.2. Durante esse período, a Concessionária dará ampla divulgação da data de início da cobrança da Tarifa de Pedágio, seus valores, o processo de pesagem de veículos e outras informações pertinentes, inclusive sobre o sistema de atendimento ao usuário.

18.4.5 do Contrato de Concessão

Pergunta 31: O fator X, cujo valor será igual a zero até o final do quinto ano do prazo de concessão, será revisto quinzenalmente pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizado, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando reequilíbrio econômico financeiro. Questiona-se quais serão os índices de adotados para o ganho de produtividade supra mencionado.

Resposta:

A metodologia de cálculo do Fator X será objeto de resolução específica e será submetida a processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

21.2.12 (i) e (ii) do Contrato de Concessão

Pergunta 32: Entende-se que a concessionária está sujeita a perda de receita de até 15 dias em decorrência de manifestações sociais e populares a cada período de 12 meses a partir da assinatura do contrato e / ou a perda de receita por até 90 dias, caso haja cobertura eventual no Brasil, em decorrência de manifestações sociais e populares a cada período de 12 meses a partir da assinatura do contrato. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 21.1.12 do Contrato de Concessão, consiste em risco atribuído a Concessionária eventuais 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. Em complemento, a cláusula 21.2.1 do Contrato de Concessão fixa como risco atribuído ao Poder Concedente eventuais manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na subcláusula 21.1.12, hipótese na qual a responsabilidade do Poder Concedente se resume ao período excedente aos referidos prazos da aludida subcláusula.

19.6 do Contrato de Concessão

Pergunta 33: Parcela advinda da receita extraordinária, em análise a resolução nº 2552 de 14 de fevereiro de 2008 ANTT, entende-se como exemplo que para a receita extraordinária advinda de uma utilização de faixa de domínio seria calculada da seguinte maneira: Receita Bruta R\$ 1.000,00, Custo R\$ 500,00, Tributos R\$ 100,00, Parcela da Concessionária na CRE R\$ 150,00 Parcela revertida para modicidade tarifária R\$ 250,00 (limitada a R\$ 100,00 no mínimo). Esse entendimento está correto?

Resposta:

De acordo com o item 3 do Edital, a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando, assim, o saneamento de dúvidas acerca de documentos que não compõem o Edital.

21.2.17 do Contrato de Concessão

Pergunta 34: Os custos necessários para implantação das obras obrigatórias em trechos urbanos da frente de ampliação e manutenção do nível de serviço que ultrapassem a extensão indicada no Per, assim como os custos de desapropriação e da eventual necessidade de implantação das OAE, observado o disposto na subcausula 10.3.3, serão levados a reequilíbrio sempre que excederem o previsto? É correto esse entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 10.3.3 do Contrato de Concessão, caso a Concessionária demonstre à ANTT que as Obras obrigatórias em Trechos Urbanos demandarão uma extensão maior ou menor do que a indicada no PER, deverá ser observado o procedimento e as regras previstos na cláusula 22.5 – Fluxo de Caixa Marginal e, ainda, as seguintes regras: (a) Nos termos do item 22.5, no que tange aos dispêndios marginais, deverão ser estimados os investimentos necessários para a implantação da totalidade do contorno, excetuados os custos de desapropriação que seguirão a regra prevista na cláusula 9.1.3(i); (b) Uma vez aprovada a estimativa de investimentos pela ANTT, será calculado o valor médio por km de contorno, independentemente das características geológicas, das melhorias de cada trecho e demais aspectos das obras; (c) Caso a extensão do contorno urbano seja maior do que a indicada no PER, a Concessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em relação à extensão que ultrapassar aquela inicialmente prevista no PER, observado o valor médio por km. (d) Caso a extensão do contorno urbano seja menor do que a indicada no PER, o Poder Concedente terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em relação à extensão que for menor do que a inicialmente prevista no PER, observado o valor médio por km. (e) Para os contornos urbanos em que haja a necessidade de implantação de Obras de Arte Especiais, a extensão e os custos de tais Obras de Arte Especiais serão considerados para fins de reequilíbrio seguindo o procedimento da cláusula 22.5, sem prejuízo da aplicação das regras dos itens (a), (b), (c) e (d) quanto ao trecho do contorno urbano que não apresente Obras de Arte Especiais.

21.2.18 do Contrato de Concessão

Pergunta 35: Custos com desapropriações nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 9.1.2 serão levados a reequilíbrio, sejam eles urbanos ou rurais, é correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto, de acordo com a subcláusula 9.1.3.

21.2.20 do Contrato de Concessão

Pergunta 36: Custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou recolocação de interferências existentes no sistema rodoviário, necessárias à execução das obras e serviços previstos no contrato, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infra-estrutura. Entende-se que todas as interferências indicadas para remoção e / ou recolocação serão levadas a reequilíbrio, é correto esse entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 21.2.20 do Contrato de Concessão, não consiste e, risco da Concessionária os custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou recolocação de interferências existentes no Sistema Rodoviário, necessárias à execução das obras e serviços previstos no Contrato de Concessão, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infra-estrutura.

22.5.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 37: A recomposição pelo fluxo de caixa marginal projetado em razão do evento que o ensejou será calculada considerando-se a taxa interna de retorno do projeto à sua época, a ser definido pelo governo, mas definido que nunca inferior à taxa estipulada para o projeto de 7,2% a.a. Esse entendimento é correto?

Resposta:

O entendimento não é correto. As taxas de desconto a serem adotadas por ocasião da aplicação da metodologia de reequilíbrio pelo Fluxo de Caixa Marginal serão aquelas previstas nos termos de regulamentação específica da ANTT, consoante dispõe a subcláusula 22.5.1, não havendo nos documentos editalícios o estabelecimento de qualquer limite mínimo para tais taxas.

22.5.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 38: Caso a taxa estipulada seja inferior a indicado pelo governo 7,2% a.a. fica facultada a concessionaria o direito de executar os itens indicados ou não, é correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto.

22.6.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 39: Caso as obras de ampliação de capacidade sejam antecipadas a concessionaria fará jus ao acréscimo de reequilíbrio proveniente da antecipação das mesmas, é correto esse entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 22.4.2, item "(i)" do Contrato de Concessão, a antecipação da entrega das Obras de Ampliação de Capacidade poderá ensejar o Acréscimo de Reequilíbrio, observada a metodologia de aplicação do Fator D.

22.6.4 (v) do Contrato de Concessão

Pergunta 40: Caso as obras de ampliação de capacidade e manutenção de nível de serviço não sejam cumpridas por responsabilidades não imputadas a concessionaria, conforme itens 21.2

ainda assim a concessionária será onerada com o desconto de reequilíbrio previsto para não execução da obra, é correto esse entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 22.6.4, item “(v)” do Contrato de Concessão, em caso de atraso na execução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível dos 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.

22.7 do Contrato de Concessão

Pergunta 41: Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pelo poder concedente aos quais será levada em consideração a recomposição do equilíbrio econômico financeiro, entendendo a concessionária que esses serviços são prejudiciais a equalização do retorno do investimento, ainda que considerada a mencionada recomposição econômico financeira, poderá a concessionária se negar a executar esses novos investimentos não previstos no objeto original do contrato. É correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com o art. 58, inciso I da Lei Federal nº 8.666/93, o regime jurídico dos contratos administrativos confere à administração a prerrogativa de modifica-los unilateralmente, para melhor adequação às finalidades de interesse público desde que revistas as cláusulas econômico-financeiras do Contrato de Concessão.

24.2.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 42: Indica que a concessionária não poderá reduzir seu capital social abaixo de 162 milhões, no item 24.3 indica que o patrimônio líquido da concessionária deve ser no mínimo a terça parte do capital social, ou seja, no mínimo 54 milhões, devendo a recomposição (caso inferior a esse valor) ser executada em até 4 meses do exercício social. É correto esse entendimento?

Resposta:

Trata-se de disposições distintas. A Cláusula 24.2 do Contrato de Concessão estabelece o capital mínimo da Concessionária, bem como a impossibilidade de redução desse capital social sem prévia e expressa autorização da ANTT. A previsão da cláusula 24.3 do Contrato de Concessão refere-se ao patrimônio líquido, estabelecendo que, caso se verifique a ocorrência de perdas que reduzam o patrimônio líquido da Concessionária a um valor inferior à terça parte do capital social, o patrimônio líquido da Concessionária deverá ser aumentado até o valor equivalente, no mínimo, à terça parte do capital social, em até 4 (quatro) meses contados da data de encerramento do exercício social.

30.3.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 43: Indica que a concessionária não fará jus a qualquer indenização relativa a investimentos vinculados aos bens da concessão em decorrência do término do prazo contratual, é correto afirmar que desconsiderando possíveis investimentos não depreciados ao longo da vida útil da concessão, todas as demais situações não farão jus a qualquer tipo de indenização por parte do poder concedente?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 4.3.3 do Contrato de Concessão todos os Bens da Concessão ou investimentos neles realizados deverão ser integralmente depreciados e amortizados pela Concessionária no Prazo da Concessão, razão pela qual, o advento do término do Contrato de Concessão não gera direito a indenização em favor da Concessionária.

Anexo 5 do Contrato de Concessão - Fator D

Pergunta 44: Considera ausência de parâmetros fora das faixas pré-definidas, como em partes essas se dão por índices percentuais, como exemplo ausência de 20% de ocorrência em 60% da rodovia, para adoção do desconto por km do segmento homogêneo deve ser adotado tão somente as quilometragens que não atenderam o exigido fora da faixa pré-definida como aceitável para as ocorrências, exemplo 20% de ocorrência em 60% da rodovia. É correto esse entendimento?

Resposta:

A forma de cálculo do desconto de reequilíbrio varia conforme os indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho, tal como estabelecido na Tabela I do Anexo 5.

Anexo 7 do Contrato de Concessão - Fator Q

Pergunta 45: No item 3.6 e 3.6.1 indica-se que para fazer jus ao acréscimo tarifário em função da redução do nível de acidentes a concessionária deverá ter uma variação do nível de acidente para o lote menor do que a variação do nível de acidente da concessão. Ao mesmo tempo também deve atender ao parâmetro de valor de acidentes no lote menor do que o valor de acidentes histórico naquele mesmo lote. Atendido esse parâmetro a fórmula indicada no item 3.6.1 indica que será adotado para o IA a multiplicação de 0,5 versus o máximo valor entre:

a variação do indicador do nível de acidente da rodovia do lote menos a variação do indicador do nível de acidente da concessão. O qual sempre será negativo atendido ao critério indicado no item 3.6

A variação do indicador do nível de acidente da rodovia do lote. O qual será sempre positivo.

Ou seja para o parâmetro do IA sempre será considerado 0,5 versus a variação do indicador do nível de acidente da rodovia no lote. É correto esse entendimento?

Resposta:

Entendimento incorreto. Em relação a fórmula constante do item 3.4.3 do Anexo 7, devem ser desconsiderados os sinais gráficos Δ (delta) do numerador e denominador da equação.

Subcláusula 4.2.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 46: A subcláusula 4.2.2 do Contrato determina que a Concessionária firme com o IBAMA o termo de Compromisso de regularização ambiental, que faz menção o art. 4º da Portaria 288/MT/MMA de 16/07/2013, em até 30 dias a contar da publicação do extrato do Contrato no DOU. No entanto, o art. 4º supracitado estabelece prazo de 360 dias, a contar da data de publicação da Portaria 288 (16/07/2013), para firmar o Termo de Compromisso com o IBAMA. Pede-se um esclarecimento sobre qual prazo a Concessionária deverá se atentar para a assinatura do Termo de Compromisso.

Resposta:

Em até 30 (trinta) dias a contar da publicação do extrato do Contrato no DOU, a Concessionária deverá firmar com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos

Naturais Renováveis-IBAMA o Termo de Compromisso de regularização ambiental que faz menção o art. 4º da Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013.

Subcláusulas 5.1.1 e 5.2.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 47: A subcláusula 5.2.1 do Contrato estabelece como responsabilidade do Poder Concedente a obtenção de Licença Prévia e Licença de Instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER. Por outro lado, a subcláusula 5.1.1 (i) (b) deixa a cargo da Concessionária a obtenção da Licença Prévia e Licença de Instalação das Obras em Trechos Urbanos previstas no PER. Tendo em vista a possível complexidade dos Trechos Urbanos no que tange o licenciamento ambiental, solicita-se que o próprio Poder Concedente forneça as licenças para as Obras em Trechos Urbanos.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Subcláusulas 6.2.4 e 6.4 do contrato de Concessão

Pergunta 48: A subcláusula 6.2.4 do Contrato estabelece que a apresentação do anteprojeto para as obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço e da Frente de Serviços Operacionais previstas no PER em desacordo com a regulamentação vigente ou o não atendimento do PER implicará na interrupção do prazo de avaliação previsto na subcláusula 6.4 do Contrato. No entanto, a subcláusula 6.4 não apresenta em sua redação nenhum prazo de avaliação. Solicita-se esclarecimento a respeito do supramencionado.

Resposta:

As referências previstas nas cláusulas 6.2.4 e 6.2.5 do Contrato de Concessão são à cláusula 6.2.2 do Contrato de Concessão.

Subcláusulas 9.1, 9.1.1, 9.1.2, 9.1.3 e 9.1.4 do Contrato de Concessão, Item 3.2.2.1 do PER e Apêndice C do PER

Pergunta 49: A subcláusula 9.1.1 estabelece que a Concessionária é responsável pela promoção de desapropriações, enquanto o Poder Concedente é responsável por providenciar a declaração de utilidade pública, mediante solicitação justificada da Concessionária. A subcláusula 9.1.2 apresenta verba para desapropriação e determina que tal verba deva ser utilizada nos trechos urbanos previstos no Apêndice C do PER. A subcláusula 9.1.3 estabelece que dispêndios excedentes em relação à verba prevista na subcláusula 9.1.2 irão fazer jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Apesar do Apêndice C do PER indicar a ausência de desapropriações em trechos urbanos (LOTE 4), o item 3.2.2.1 do PER permite que a Concessionária proponha, alternativamente à implantação de pista dupla em trechos urbanos, a implantação de pistas duplas por meio de contornos em trechos urbanos, o que poderá acarretar em desapropriações não previstas no atual momento. Entende-se que qualquer desapropriação decorrente da implantação da Concessão, previstas ou não (considerando contornos, trechos urbanos e não urbanos), cujos custos superem a verba provisionada na subcláusula 9.1.2 do Contrato farão jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Está correto este entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. A utilização do mecanismo das Obras Alternativas em Trechos Urbanos pressupõe a existência de trechos urbanos expressamente indicados no Apêndice C do PER. Havendo previsão de tais trechos no Apêndice C, e, caso a Concessionária opte pela realização das referidas obras alternativas, a verba de desapropriação alocada para o respectivo trecho urbano ficará integralmente alocada à Concessionária (seja ela utilizada ou não), não havendo direito a reequilíbrio econômico-financeiro pelos custos da Concessionária com a implantação do contorno alternativo em referida hipótese.

Subcláusula 10.2.3 do Contrato de Concessão

Pergunta 50: A subcláusula 10.2.3 do Contrato estabelece que até a conclusão das Obras obrigatórias em Trechos Urbanos e de eventuais Obras Alternativas em Trechos Urbanos, a Concessionária deverá atender ao Escopo e aos Parâmetros de Desempenho constantes da Frente de Recuperação e Manutenção nos trechos urbanos objeto de contorno. Adicionalmente, após a conclusão das Obras obrigatórias em Trechos Urbanos e de eventuais Obras Alternativas em Trechos Urbanos, o trecho urbano objeto de contorno será transferido ao Poder Concedente. Sugere-se que nos casos em que a Concessionária execute contornos em trechos urbanos, os investimentos para atendimento de Escopo e Parâmetros de Desempenho nos trechos urbanos objeto de contorno sejam passíveis de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Resposta:

De acordo com o item 3 do Edital, a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Subcláusula 10.3.2 (b) do Contrato de Concessão

Pergunta 51: A subcláusula 5.2.1 do Contrato estabelece como responsabilidade do Poder Concedente a obtenção de Licença Prévia e Licença de Instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER. A subcláusula 10.3.2 (b) do Contrato determina que a não obtenção da licença de instalação em até 12 meses contados da Data de Assunção para os 10% das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Solicita-se maior esclarecimento a respeito da forma como se dará o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para o caso supramencionado.

Resposta:

O processo de recomposição do equilíbrio econômico financeiro na hipótese prevista na cláusula 10.3.2 (i)(b) do Contrato de Concessão será realizada por meio do Fluxo de Caixa Marginal, e será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição.

Subcláusula 10.3.2 (c) do Contrato de Concessão

Pergunta 52: A subcláusula 10.3.2 (c) do Contrato estabelece que após o início da cobrança da Tarifa de Pedágio, o desatendimento da meta de duplicação de cada ano, por força da ausência de obtenção da licença de instalação, não acarretará responsabilização da Concessionária, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio. Considerando a subcláusula 5.2.1 do Contrato, a qual estabelece como responsabilidade do Poder Concedente a obtenção de Licença Prévia e Licença de Instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER, entendemos que no caso de atraso na obtenção de licença de instalação e consequente desatendimento da meta de duplicação de cada ano, a Concessionária não deveria ser onerada pela aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio. Solicita-se a revisão do texto.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

3.2.5.1 do PER

Pergunta 53: O item 3.2.5.1 do PER, no que diz respeito à Exceção à obrigação de atendimento à Classe I-A, estabelece que a Concessionária poderá apresentar um projeto alternativo, bem como uma justificativa em que demonstre a impossibilidade de atendimento aos parâmetros de rodovias de Classe I-A em determinados trechos da rodovia, podendo a ANTT aprovar a justificativa do projeto. Tais exceções poderão ser aprovadas para o máximo de 19,9 km de rodovia. Solicita-se um esclarecimento a respeito deste valor máximo. É possível que o Poder Concedente forneça o estudo dos trechos que resultaram nesta extensão de 19,9 km?

Resposta:

Não serão fornecidos documentos adicionais. A regra geral do PER estabelece que é a obrigação da Concessionária adequar a rodovia aos parâmetros da Classe I-A, fixando-se, como exceção, uma extensão em km passível de aprovação de projeto alternativo em que a Concessionária demonstre a impossibilidade de atendimento à classe I-A.

3.2.5.1 do PER

Pergunta 54: O item 3.2.5.1 do PER, no que diz respeito à Exceção à obrigação de atendimento à Classe I-A, estabelece que a Concessionária poderá apresentar um projeto alternativo, bem como uma justificativa em que demonstre a impossibilidade de atendimento aos parâmetros de rodovias de Classe I-A em determinados trechos da rodovia, podendo a ANTT aprovar a justificativa do projeto. Tais exceções poderão ser aprovadas para o máximo de 19,9 km de rodovia. Quanto à separação central, as duplicações das pistas que atravessam regiões urbanas não são obrigadas a atender à Classe I-A. Entende-se que tais trechos em zonas urbanas não serão considerados para composição dos 19,9 km supramencionados. Este entendimento está correto?

Resposta:

Sim, a separação central em trechos urbanos não estão computados na extensão de exceção.

Item 3.2.5.2 do PER

Pergunta 55: O item 3.2.5.2 do PER determina que as duplicações deverão ser feitas com seção-tipo em pista dupla com separador central (canteiro central) com largura de 9 m. No entanto, para atendimento à Classe I-A, de acordo com o Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais 1999 do DNIT, não há necessidade de 9 m, sendo a largura do canteiro central função de outras variáveis. Entende-se que o atendimento aos manuais do DNIT e atendimento à Classe I-A deva nortear os estudos da Concessionária. Está correto este entendimento?

Resposta:

Não. Determinou-se que o canteiro central mínimo aceitável, salvo exceções descritas, será de 9m. Todos os demais parâmetros (velocidade de projeto, raios de curvas, etc) deverão atender os parâmetros da classe I-A definidos pelo DNIT

Anexo 5 do Contrato de Concessão

Pergunta 56: O Anexo 5 determina, entre outras coisas, que o Acréscimo de Reequilíbrio consiste no acréscimo percentual ao valor da Tarifa Básica de Pedágio pré-fixado na tabela I decorrente da antecipação do prazo de entrega das Obras de Ampliação previstas no PER. Constitui mecanismo de ressarcimento da Concessionária pela antecipação de investimentos. No entanto, tal acréscimo não é previsto para a Frente de Recuperação e Manutenção e nem para a Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço do PER, sendo que para tais frentes, apenas aplica-se o Desconto de Reequilíbrio. Solicita-se que a antecipação da entrega de serviços relativos às frentes supramencionadas seja objeto de Acréscimo de Reequilíbrio, visto tratar-se de antecipação de investimentos.

Resposta:

De acordo com o item 3 do Edital, a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Anexo 5 do Contrato de Concessão

Pergunta 57: Para o cálculo do Desconto de Reequilíbrio, a avaliação de desempenho será realizada em periodicidade anual e terá por objetivo identificar se os Parâmetros de Desempenho foram atendidos de acordo com os Parâmetros Técnicos e os prazos estabelecidos no PER. Para cada ano, do prazo de Concessão, o Desconto de Reequilíbrio será calculado pelo somatório dos percentuais relativos às atividades não cumpridas da Tabela I em cada um dos subtrechos do Sistema Rodoviário, observado que os percentuais relativos à Tabela I serão adicionados ao Desconto de Reequilíbrio somente no ano subsequente ao que for constatado o seu não atendimento. Tais percentuais serão retirados do cálculo do Desconto de Reequilíbrio seguinte se a irregularidade for sanada até a respectiva avaliação de desempenho e entrega das obras. Dessa forma, o impacto na Tarifa Básica de Pedágio ocorrerá de uma só vez, no ano subsequente ao ano da avaliação. Solicita-se que após a aplicação do Desconto de Reequilíbrio no ano subsequente à constatação do não atendimento, a avaliação de desempenho seja feita mensalmente de modo que o Desconto de Reequilíbrio seja retirado no mês seguinte ao atendimento da meta, e não apenas no ano subsequente.

Resposta:

De acordo com o item 3 do Edital, a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

5.7 do Edital de Concessão

Pergunta 58: Considerando que o consórcio poderá apresentar um único compromisso de constituição de sociedade de propósito específico especificando os lotes rodoviários de seu interesse, ficam os consórcios restritos a participar com a mesma configuração em ambos os lotes rodoviários, BR-050 e BR-262. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

9.3 VI do Edital de Concessão

Pergunta 59: Considerando que a proposta deve adotar a total amortização dos investimentos durante o prazo de concessão, entende-se que possíveis investimentos não aptos a amortização no prazo da concessão por consequência de regras fiscais da receita ensejarão o ressarcimento desses investimentos por parte do poder concedente ao término do contrato de concessão, é correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 4.3.3 do Contrato de Concessão, todos os Bens da Concessão ou investimentos neles realizados deverão ser integralmente depreciados e amortizados pela Concessionária no Prazo da Concessão de acordo com os termos da legislação vigente, independentemente do momento em que elas forem realizadas ou tenham sua realização solicitada pela ANTT.

12.3.3 do Edital de Concessão

Pergunta 60: Na ocorrência do descarte da proposta conforme indicado no item 12.3.2 entende-se que a garantia da proposta não será executada. Esse entendimento é correto?

Resposta:

Nos termos do item 12.3.3 poderão ser aplicadas as penalidades previstas no edital na ocorrência das hipóteses descritas no item 12.3.2.

Anexo 22 do Edital de Concessão

Pergunta 61: Para o processo licitatório da primeira fase em que constam a BR050 e BR262, cada qual com uma demanda de patrimônio líquido de R\$ 400 milhões conforme definição editalícia entende-se que o indivíduo ou consorcio que desejar participar do processo deverá possuir um patrimônio líquido mínimo de 800 milhões. É correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Anexo 5 do Edital de Concessão

Pergunta 62: Para o processo licitatório da primeira fase em que constam a BR050 e BR262, cada qual com uma demanda de instituição financeira com patrimônio líquido de R\$ 400 milhões conforme definição editalícia entende-se que a instituição financeira que apoiará o processo deverá possuir um patrimônio líquido mínimo de 800 milhões. É correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto para a instituição financeira mencionada na cláusula 9.5 do edital, que deve ter o patrimônio líquido de, no mínimo R\$ 400 milhões, independentemente do número de lotes.

Subcláusula 1.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 63: O item xlviii da subcláusula 1.1 do Contrato trata da definição de URT, unidade de referência correspondente a 1.000 (mil) vezes o valor da Tarifa de Pedágio aplicável à categoria 1 de veículos vigente em cada praça na data do recolhimento da multa aplicada, nos termos deste Contrato ou em virtude da legislação e das normas aplicáveis. Solicita-se esclarecimento a respeito do cálculo do valor médio da Tarifa de Pedágio. Como o mesmo será efetuado? Por meio de qual tipo de média (aritmética simples, etc)?

Resposta:

O cálculo do valor médio será feito através da média aritmética da Tarifa de Pedágio vigente de cada praça de pedágio.

Subcláusulas 6.9 e 6.10 do Contrato de Concessão

Pergunta 64: A subcláusula 6.9 do Contrato determina que a Concessionária submeta no prazo de 3 meses contados da data de assinatura do Contrato o projeto dos trechos da rodovia objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER, que são passíveis de enquadramento no inciso III, do art. 8º da Portaria 288/MT/MMA. A subcláusula 6.10 determina que a Concessionária submeta no prazo de 4 meses contados da data de assinatura do Contrato o projeto de todos os trechos da rodovia que serão objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias.

Resposta:

Não há pedido de esclarecimento formulado.

Subcláusula 7.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 65: A subcláusula 7.1 do Contrato estabelece que a Concessionária considerou na Proposta apresentada o montante para ressarcimento de estudos ambientais de R\$ 6.057.488,82 a ser reajustada anualmente pelo mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio. Em que ano a licitante deverá prever o montante de ressarcimento dos estudos ambientais supramencionado?

Resposta:

Não será pré-fixado o ano de ressarcimento dos estudos ambientais. De acordo com a cláusula 7 do Contrato de Concessão, a Concessionária se obriga a ressarcir o valor correspondente aos Estudos ambientais, ao Poder Concedente ou a entidade por ele indicada, fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios que excederem ao montante previsto na cláusula 7.1 do Contrato de Concessão. Adicionalmente, é previsto que o valor de ressarcimento deve ser reajustado anualmente pelo mesmo índice de reajuste da

Tarifa de Pedágio, tendo por data-base a Data da Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.

Subcláusula 12.4.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 66: A subcláusula 12.4.2 do Contrato determina que a Concessionária deverá encaminhar à ANTT, na fora da regulamentação vigente, documento comprobatório de que as cartas de fiança bancária ou apólices dos seguros-garantia foram renovadas e tiveram seus valores reajustados. Entende-se que o atendimento ao disposto na subcláusula supramencionado só é possível se a apólice for emitida antes de seu vencimento, o que não faz sentido. Sugere-se que aceitem declaração da seguradora de que o risco fora aceito e a apólice será renovada.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Subcláusula 18.1.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 67: A subcláusula 18.1.1 do Contrato trata dos marcos para a autorização da cobrança da Tarifa de Pedágio. Em seu item (i), determina que a conclusão dos Trabalhos Iniciais será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, através de Termo de Vistoria emitido pela ANTT em até 30 dias da data de recebimento da sua solicitação. O item (ii) estabelece que a conclusão das referidas obras de duplicação será atestada mediante solicitação prévia da Concessionária, através de Termos de Vistoria emitido pela ANTT em até 30 dias da data de recebimento de sua solicitação. Finalmente, o item (iii) determina que a implantação das praças de pedágio será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, através de Termo de Vistoria emitido pela ANTT em até 30 dias da data de recebimento da sua solicitação. Entende-se que o prazo para execução das obras será considerado atendido no momento em que a concessionária comunique seu termino e solicite a vistoria da ANTT, independente das formalizações previstas de efetuar a vistoria e depois emitir termo em 30 dias. Eventualmente, um pedido de complementação de obras ou ajustes pode até ser adicionado à data que foi solicitada a vistoria, mas o período de aguardo da ANTT será excluído do tempo de execução das obras para atendimento do apêndice C do PER.

Resposta:

O entendimento não está correto. A cobrança da Tarifa de Pedágio somente será autorizada, por meio de Resolução, nos termos da subcláusula 18.1.2, após o cumprimento pela Concessionária de todas as condições descritas na subcláusula 18.1.1, as quais serão objeto de vistoria pela ANTT, ocasião em que autorizará o início da cobrança da Tarifa de Pedágio para as praças de pedágio indicadas pela Concessionária.

Subcláusula 21.1.24 do Contrato de Concessão

Pergunta 68: A subcláusula 21.1.24 do Contrato estabelece que a Concessionária é responsável pelo risco decorrente de defeitos em obras realizadas pelo DNIT, após o recebimento destas obras pela Concessionária, exceto quanto aos aspectos expressamente indicados pela Concessionária nos termos da cláusula 10.5 do contrato, não sendo considerados defeitos

eventual desatendimento aos Parâmetros de Desempenho. Entende-se que em caso de obras executadas pelo DNIT não atenderem os Parâmetros de Desempenho, eventuais dispêndios para adequação farão jus à reequilíbrio. Está correto tal entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 10.5.5 do Contrato de Concessão, será obrigação da Concessionária a adequação dos demais Parâmetros de Desempenho dos bens recebidos em definitivo do DNIT, que não os previstos em 10.5.3, sendo que os itens dos Parâmetros de Desempenho a serem adequados, assim como seu valor serão aprovados pela ANTT em até 60 (sessenta) dias contados da data de recebimento do documento previsto na subcláusula 10.5.3, sendo assistido à Concessionária prazo compatível para sua execução. Em referida hipótese o reequilíbrio econômico-financeiro será realizada pelo Fluxo de Caixa Marginal.

Subcláusula 21.2.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 69: A subcláusula 21.2.2 do Contrato estabelece que a Concessionária não é responsável por riscos relacionados à decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de cobrar a Tarifa de Pedágio ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido no Contrato, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa a tal decisão. Entende-se que além do supramencionado, a subcláusula deveria contemplar decisões que impliquem em redução de Tarifa de Pedágio. Solicita-se complementação de texto.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

9.7 do Edital de Concessão

Pergunta 70: O item 9.7 do Edital estabelece que a Proposta Econômica Escrita deverá ser válida por 1 ano, contado da Data para Recebimento dos Envelopes, e nesse 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. Entendemos que após decorrido um ano contar da Data de Recebimento dos Envelopes, a licitante poderá desistir da licitação e não renovar sua garantia de proposta, sem que haja penalidade alguma.

Resposta:

O entendimento está correto.

12.3.1 do Edital de Concessão

Pergunta 71: O item 12.3.1 do Edital estabelece que caso se verifique, previamente à abertura dos envelopes com a Proposta Econômica Escrita, que a Garantia da Proposta e/ou o valor do patrimônio líquido objeto da declaração do Anexo 22 não atendam aos valores mínimos exigidos no Edital para o respectivo Lote Rodoviário que a Proponente tenha apresentado Proposta Econômica Escrita, a Proponente será desclassificada e sua proposta será descartada

pela Comissão de Outorga. Entende-se que, para o supramencionado, não haverá penalidade e consequente execução da garantia de proposta da licitante. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Nos termos do item 12.3.3 poderão ser aplicadas as penalidades previstas no edital na ocorrência das hipóteses descritas no item 12.3.2.

3.1.1 do PER

Pergunta 72: Pavimento para o percentual de área trincada (TR) máxima entende-se que os parâmetros indicados na tabela são representados pela palavra “OU”, como exemplo para o 24 mês entende o parâmetro como 20% em 60% da rodovia OU 15% em 40% da rodovia. Esse entendimento é correto?

Resposta:

Entendimento incorreto. Para o 24o mês, o parâmetro de trincamento máximo é 20% para 60% da rodovia E 15% para os outros 40% da rodovia.

3.1.1 do PER

Pergunta 73: Pavimento para o índice de irregularidade longitudinal entende-se que o parâmetro indica como exemplo que para o período do 24 mês o trecho deve possuir 35% da rodovia dentro do parâmetro de 2,7 m/km e 65% dentro do parâmetro de 4 m/km OU QI menor ou igual a 35 em no mínimo 35% da rodovia. Esse entendimento é correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

3.1.1 do PER

Pergunta 74: Pavimento indica que a largura mínima da pista de rolamento deve estar de acordo com o especificado nas normas para o projeto geométrico de rodovias rurais do DNIT somente no 60º mês, ou seja a rodovia irá atender aos parâmetros de classe IA somente a partir do 60º mês, é correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está incorreto. A largura mínima da faixa de rolamento deve estar de acordo com as normas de projetos de rodovias rurais do DNIT até o 60º mês de Concessão, assim como as pistas existentes devem estar adequadas aos parâmetros geométricos aplicáveis às rodovias de Classe I-A até o 60º mês de Concessão. No que diz respeito às novas pistas, deverão respeitar o cronograma de duplicação descrito no item 3.2.1.1 do PER. além de também estarem adequadas aos parâmetros geométricos já citados.

3.1.1 do PER

Pergunta 75: Pavimento indica a demanda por um IRI de 2,7 m/km para 100% da rodovia no 60º mês, já no período de manutenção indica um IRI < 2,5 m /km para 80% da rodovia e 3,0 m / Km no restante da rodovia, entende-se que o índice do período de manutenção de IRI < 2,5 m / km para 80% da rodovia e 3,0 m/km para o restante se sobrepõe ao índice anterior de 2,7 m/km em 100% da rodovia, esse entendimento é correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. Do 60º mês até o 356º mês da Concessão, o IRI máximo é de 2,7 m/km em 100% da rodovia. Do 357º até o 360º mês da Concessão, o IRI máximo é de 2,5 m/km em 80% da rodovia e 3,0 m/km no restante.

3.1.1 do PER

Pergunta 76: Pavimento indica a demanda por vida remanescente de no mínimo 5 anos para 360º mês, entende-se que a demanda por vida remanescente da intervenção mínima de 5 anos é uma exigência tão somente para 360º mês, podendo as demais intervenções terem uma vida última menor do que 5 anos, sendo realizadas por consequência com maior frequência, esse entendimento é correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com o item 3.1.1 do PER, "as soluções técnicas para a manutenção deverão garantir vida de serviço superior a 5 anos a contar da conclusão das respectivas obras, e, no mínimo, até a próxima intervenção programada, de modo que o pavimento se mantenha em bom estado e com os critérios de aceitação relativos à deterioração de superfície plenamente atendidos".

3.1.2 do PER

Pergunta 77: Sinalização e Elemento de Proteção e Segurança entende-se que a fase de trabalhos iniciais pode ser adotada para sinalização qualquer gama de tinta que atenda a norma específica do DNIT 100/2009-ES, não se restringindo a tintas termoplásticas ou outras tecnologias, é correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto. De acordo com o PER, na fase de trabalhos iniciais devem ser feitas intervenções "em pontos com sinalização horizontal deficiente e nos locais onde foram executados serviços emergenciais no pavimento", com "aplicação de pintura provisória, de acordo com a norma NBR 12.935, nas linhas delimitadoras de faixas de tráfego, delimitadoras de bordo, de transição de largura de pista e em marcas de canalização de faixa de tráfego".

3.1.2 do PER

Pergunta 78: Sinalização e Elemento de Proteção e Segurança entende-se que a fase de trabalhos iniciais deve-se atender a norma NBR14.644 para tal pode-se optar por qualquer configuração de película, seja ela GT/GT ou GT/AI como exemplo que atenda a mencionada norma, desde que atendido ao parâmetro de mcd/lx/m² indicado para a rodovia, esse entendimento é correto?

Resposta:

O entendimento está correto. Poderá ser utilizado qualquer tipo de película retrorefletiva desde que todos os parâmetros sejam atendidos em 100% da área da placa.

3.1.3 do PER

Pergunta 79: Obras de arte especiais: é previsto implantação de passeios laterais em ambas as pistas com no mínimo 1,5 m de largura com barreiras separadoras de pistas, essa definição é válida tanto para as obras de arte novas como as existentes, sendo a passagem executada em somente um lado da OAE, esse entendimento é correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. Deve ser implantado um passeio por sentido da OAE.

3.1.3 do PER

Pergunta 80: Obras de arte especiais: é previsto alargamento das OAEs somente na ocorrência de estreitamento da pista, dessa maneira estando garantido o gabarito mínimo das pistas de rolamento conforme classe IA da rodovia, 3,6 metros em cada pista não se faz necessário o alargamento da OAE, está correto o entendimento?

Resposta:

A largura mínima aceitável deverá observar o item 3.1.3 do PER, contemplando as faixas da rodovia, faixas de segurança, passeio de no mínimo 1,5 m e todos os dispositivos de segurança necessários sem haver alteração nas características da rodovia (estreitamento de pista).

3.1.3 do PER

Pergunta 81: Obras de arte especiais: é previsto alargamento das OAEs, passagens superiores e pontes e alongamento de passagens inferiores de modo a incorporar acostamentos e faixas de segurança, ficando a largura final da obra igual a da rodovia, ou seja indica a necessidade de adequar pista de rolamento e acostamentos mantendo a largura da rodovia, inclusive acostamentos. É correto esse entendimento?

Resposta:

A largura mínima aceitável deverá observar o item 3.1.3 do PER, contemplando as faixas da rodovia, faixas de segurança, passeio de no mínimo 1,5m e todos os dispositivos de segurança necessários sem haver alteração nas características da rodovia (estreitamento de pista).

3.2.1.1 do PER

Pergunta 82: Obra de ampliação: Para atendimento aos quantitativos e prazo para implantação de pista dupla serão descontados os subtrechos adequados a portaria interministerial nº 288 – 16/07/13, como exemplo sendo executados 25 km de duplicação via termo de referencia essa extensão será diluída da extensão do ano 01 ou seja no caso da BR-050 sendo previamente executado 25 Km a concessão ainda terá a obrigação de duplicar no ano 01 35 Km, sendo o subtrecho previamente duplicado expurgado do ultimo ano previsto, ou seja do ano 4 com extensão total de 56,8. Esse entendimento é correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. A extensão dos subtrechos adequados à Portaria MT/MMA nº 288/2013 será sempre descontada da meta do 1º ano e, não havendo mais o que descontar, será descontado da meta anual seguinte.

3.2.1.2 do PER

Pergunta 83: Obras de melhoria: a implantação das obras de melhoria deverá ocorrer de forma concomitante com a execução das obras de ampliação, de acordo com a localização e os quantitativos indicados devendo ser executadas no mesmo prazo fixado para implantação da pista dupla. As obras de melhoria que não estiverem em subtrechos a duplicar devem ser executadas até o 5º ano de concessão a critério da concessionária. Está correto esse entendimento?

Resposta:

As obras de melhorias previstas no item 3.2.1.2 do PER a serem implantadas em localidades em que não haja a previsão de obras de ampliação deverão ser executadas pela concessionária em até 48 (quarenta e oito) meses contados partir da data de expedição da Licença de Instalação.

3.2.3.1 do PER

Pergunta 84: Obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego: Tendo em vista que o período inicia-se a partir do 61º mês de concessão e estende-se até o prazo final de concessão, caso ocorra o atingimento do gatilho conforme tabela por subtrecho considerando-se o VDMA equivalente em período anterior ao 61º mês de concessão, a concessionária somente deverá realizar a obra após o 61º mês de concessão, está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com o item 3.2.3.1 do PER, o fator determinante para início da execução das faixas adicionais em subtrechos em pista dupla é o atingimento do VDMA equivalente de gatilho, dos valores constantes na Tabela subtrecho x VDMA Eq, aferidos com base em uma média móvel de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, para os subtrechos em pista dupla indicados, com base nas informações diárias do Sistema de Monitoramento de Tráfego. As obrigações referidas em referido subitem têm início à partir do 61º (sexagésimo primeiro) mês da Concessão.

3.2.3.1 do PER

Pergunta 85: Obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego: Conforme consta no item 10.4 do contrato caso o atingimento do gatilho ocorra após o 25º ano de concessão fica a concessionária desobrigada da execução da mencionada ampliação de capacidade, está correto o entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 10.4.1 do Contrato de Concessão, as obras condicionadas ao volume de tráfego não serão executadas pela Concessionária caso o VDMA – Equivalente móvel do respectivo subtrecho atinja o volume de veículos indicado na tabela constante do PER após o 25º (vigésimo quinto) ano de vigência do Contrato de Concessão.

3.2.3.3 do PER

Pergunta 86: Obras de Melhoria: A execução das obras de melhoria poderão ser demandas pela ANTT a qualquer momento a partir do 61º mês de concessão, está correto o entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

3.2.5.1 do PER

Pergunta 87: Exceção à obrigação de atendimento à Classe I-A serão admitidos no máximo 19,9 Km de rodovia em trechos não inferiores a 500 metros, somado a esses é admitido ainda o não atendimento a classe I-A em perímetros urbanos conforme definição do edital e as obras em duplicação pelo DNIT conforme apêndice D, é correto esse entendimento?

Resposta:

As exceções a obrigação de atendimento a classe I-A estão expressamente previstas no item 3.2.5.1 do PER. Ressalta-se que, em relação ao trecho urbano, é admitido o não atendimento à classe I-A para a separação central. A seu turno, o apêndice D prevê as obras a cargo do DNIT, com tratamento específico previsto na cláusula 10.5 do Contrato de Concessão.

6.9 e 6.10 do Contrato de Concessão

Pergunta 88: Considerando que a concessão somente se inicia quando da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, entendemos que os itens 6.9 e 6.10 não deveriam ser referidos a data de assinatura de contrato, mas sim referidos Data de Assunção. Caso alguma complicação ocorra e não haja a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, não faz sentido existir prazo obrigando a Concessionária a cumprir qualquer obrigação que seja.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

3.2.5.2 do PER

Pergunta 89: Item 3.2.5.2 Parâmetros Gerais: é definido que a duplicação deverá ser feita com seção tipo em pista dupla com separador central (canteiro central) com largura de 9 metros. Atendendo-se aos parâmetros técnicos para a classe IA prevista no manual de estradas rurais DNIT poderá a configuração da pista dupla ser com barreira rígida ou canteiro central que atenda o VDMA indicado no referido manual. É correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com o PER, as duplicações deverão ser feitas com seção-tipo em pista dupla com separador central (canteiro central) com largura de 9 m.

17 - Protocolo nº 1540536

Recebido em 16/8/2013 às 17:04:15(hs)

Item 5 do PER

Pergunta 1: Gestão Ambiental: indica-se que os custos e encargos decorrentes do processo de licenciamento ambiental regular será arcado pela concessionária, salvo para obtenção da licença de instalação e prévia das obras de ampliação de capacidade que serão obtidas pela ANTT e ressarcidas pela concessionária, está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 5.1 do Contrato de Concessão, a Concessionária é responsável: (i) pela obtenção de todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão, incluindo as licenças ambientais, observadas as disposições da subcláusula 5.2.; (ii) pela Licença prévia e licença de instalação das Obras em Trechos Urbanos previstas no PER; (iii) por 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, arcando com as despesas e custos correspondentes; e, (iv) por cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, exceto o inventário florestal e os Planos Básicos Ambientais, e arcar com os custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou seja obtida na forma prevista na subcláusula 5.2.1 do Contrato de Concessão. A seu turno, nos termos da cláusula 5.2 do Contrato de Concessão, o Poder Concedente é reponsável: (i) por obter licença prévia e licença de instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER, nas condições previstas na subcláusula 10.3.2.; e; (ii) por elaborar o inventário florestal e os Planos Básicos Ambientais.

18 - Protocolo nº 1540537

Recebido em 16/8/2013 às 17:19:51(hs)

Item 13.4.2 do Edital

Pergunta 1: O item prevê a execução da Garantia da Proposta caso a Proponente venha a ser inabilitada pelo não cumprimento do item 17 da Tabela V do Anexo 5. Ocorre que, como decorrência dos princípios do contraditório e da ampla defesa, garantidos no artigo 5º, inciso LV da Constituição Federal, a penalização só poderá se dar após apuração em processo administrativo regular, no qual reste comprovado o dolo da Proponente – e não a mera culpa. Confirma este entendimento? Em caso negativo, como serão garantidos os princípios do contraditório e da ampla defesa relativamente ao item 13.4.2 do Edital?

Resposta:

O entendimento não está correto. A Garantia de Proposta somente será executada se aplicada a multa prevista no edital. O contraditório e a ampla defesa poderão ser plenamente exercidos na fase recursal do certame.

19 - Protocolo nº 1540541

Recebido em 16/8/2013 às 17:49:52(hs)

Cláusula 7.1.3 do Contrato de Concessão

Pergunta 1: Para efetiva Instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER serão necessárias supressões vegetais que demandarão suas respectivas ASVs emitidas pelo IBAMA. Com a base documental para obtenção da ASV é o inventário florestal sob a responsabilidade do Poder Concedente pergunta-se se a Licença de Instalação será acompanhada de sua respectiva ASV?

Resposta:

De acordo com a cláusula 5.2 do Contrato de Concessão, o Poder Concedente é reponsável: (i) por obter licença prévia e licença de instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER, nas condições previstas na subcláusula 10.3.2.; e; (ii) por elaborar o inventário florestal e os Planos Básicos Ambientais.

Cláusula 9.2.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 2: A Concessionária deverá tomar providências e envidar esforços para evitar a ocupação e mesmo eventual desocupação futura da faixa de domínio do Sistema Rodoviário, contudo a Concessionária não detém o Poder de Polícia que possa impedir ocupações. Favor esclarecer se a Concessionária poderá sofrer alguma consequência contratual mesmo que

tome todas as providências para evitar, mitigar e corrigir tal risco e ainda assim sofra impactos decorrentes de ocupação de terceiros.

Resposta:

Nos termos da cláusula 9.2.1 do Contrato de Concessão, a Concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do Sistema Rodoviário, inclusive adotando as providências necessárias à sua desocupação se e quando invadida por terceiros. As obrigações previstas nessa cláusula não se limitam ao ajuizamento de medidas judiciais e notificação de agentes públicos, havendo outras possibilidades, como a via consensual, que podem ser adotadas pela Concessionária.

Item 3.1.6 do Anexo 2 do Contrato de Concessão - Programa de Exploração da Rodovia (PER)

Pergunta 3: Todo o licenciamento ambiental e seus regulamentos têm como primeira referência a faixa de domínio da rodovia. Assim pergunta-se qual é a faixa de domínio da BR-050? Existe algum ato ou publicação que oficialize a faixa de domínio da BR-050?

Resposta:

De acordo com o item 4.1.2 do PER, é de responsabilidade da Concessionária o cadastro da faixa de domínio, juntamente à entrega do cadastro inicial da rodovia no final do 3º mês do prazo da Concessão.

Item 3.2.3.1 do Anexo 2 do Contrato de Concessão - Programa de Exploração da Rodovia (PER)

Pergunta 4: A instalação de faixas adicionais terá grande probabilidade de extrapolar a faixa de domínio da rodovia o que demandará procedimentos técnicos e burocráticos de governança e competência de terceiros como licenciamento ambiental específico, respectivos estudos ambientais, procedimento e publicação de Declaração de Utilidade Pública - DUP, desapropriações diversas, etc. Assim, sugerimos que o prazo de 12 (doze) meses para a realização e conclusão dos investimentos de faixas adicionais tenha como marco referencial de início da contagem a efetiva emissão da respectiva e necessária Licença de Instalação e adicionalmente, inserindo-se considerações como no item 3.2.3.3: Caso a melhoria dependa de desapropriação de imóvel, a Concessionária terá um prazo adicional de 6 (seis) meses para a conclusão das obras.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Item 3.4.4 do Anexo 2 do Contrato de Concessão - Programa de Exploração da Rodovia (PER)

Pergunta 5: De quem será a responsabilidade da destinação final dos animais apreendidos uma vez que a Concessionária não tem Poder de Polícia e nem Judiciário?

Resposta:

De acordo com o item 3.4.4 do PER as BSOs deverão dispor de local próprio para a guarda de animais, que ali deverão ser depositados pelos veículos de apreensão de animais e permanecer até sua destinação final. Não está prevista a obrigação de destinação final dos animais pela Concessionária.

20 - Protocolo nº 1540546

Recebido em 16/8/2013 às 17:50:58(hs)

Cláusula 22 do Contrato de Concessão

Pergunta 1: Nos termos do art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, a garantia do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos dar-se-á com base na manutenção das “condições efetivas da proposta”. Entretanto, o edital n. 01/2013 não prevê, em nenhum momento, o oferecimento do plano de negócios pela proponente. Nesse sentido, pergunta-se: como se dará a observância do dispositivo constitucional e como serão mantidas as condições efetivas da proposta em caso de desequilíbrio contratual?

Resposta:

Nos termos do Contrato, em especial as cláusulas 21 e 22 que asseguram os direitos do Concessionário.

Cláusulas 22.4.2 e 22.5.1 do Contrato de Concessão, combinadas com o Anexo 6

Pergunta 2: Em síntese, o contrato prevê metodologias distintas para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato para os casos de variação de receita (Fator C, Anexo 6), para os casos de atraso, inexecução de obras e serviços ou variações de desempenho (Fator D, Anexo 5) ou ainda para os demais casos (Fluxo de Caixa Marginal, cláusula 22.5.1). No caso do Fator C e do Fluxo de Caixa Marginal, será aplicada a taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal. Em outras palavras, a taxa de retorno do capital a ser considerada nas principais hipóteses de reequilíbrio será determinada unilateralmente pela ANTT, na forma de regulamentação específica a ser editada pela Agência, possivelmente após a assinatura do Contrato de Concessão. Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, solicitamos esclarecer qual o mecanismo para estabelecer a taxa de retorno da Concessão, a ser aplicada para recomposição em caso de desequilíbrio contratual.

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a subcláusula 22.5.1 do Contrato de Concessão, a metodologia do Fluxo de Caixa Marginal será disciplinada em regulamentação específica. É de se ressaltar, no entanto, esta será submetida ao Processo de Participação e Controle Social adotado pela ANTT.

Cláusulas 22.4.2 e 22.5.1 do Contrato de Concessão, combinadas com o Anexo 6

Pergunta 3: Nosso entendimento é o de que, conforme explicitado nas questões anteriores, a taxa (custo de oportunidade dos investimentos) a ser aplicada para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato variará ao longo do Contrato de Concessão, em conformidade com as circunstâncias micro e macroeconômicas no momento do desequilíbrio. É correto este entendimento? Se correto, quais serão os parâmetros e os critérios utilizados para determinação desta taxa, de modo a assegurar aos investidores um mínimo de previsibilidade e segurança jurídica sobre a preservação das bases econômicas do negócio oferecido, em caso de alteração de suas condições originais?

Resposta:

De acordo com a subcláusula 22.5.1 do Contrato, a metodologia do Fluxo de Caixa Marginal, incluindo os parâmetros e critérios utilizados para determinação da referida taxa, será disciplinada em regulamentação específica, submetida ao processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

Cláusula 22.4.2 do Contrato de Concessão, combinada com o Anexo 6

Pergunta 4: Com relação ao Fator C, qual será a taxa de desconto a ser aplicada quando da aplicação da metodologia prevista no Anexo 6? Qual será a forma de determinar tal taxa? Em que momento ela será determinada: (i) com a publicação do edital e seus anexos, (ii) quando da assinatura do contrato, conforme as condições constantes da proposta vencedora ou (iii) quando da edição da regulamentação da ANTT a respeito da metodologia de cálculo do Fluxo de Caixa Marginal?

Resposta:

Consoante o item 2.1 do Anexo 6, a taxa de juros real a ser adotada na metodologia de cálculo do Fator C é a mesma taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal. Por sua vez, a disciplina do Fluxo de Caixa Marginal encontra-se subcláusula 22.5.1.

Anexo 6, Item 2.3

Pergunta 5: O item 2.3 do Anexo 6 prevê que a ANTT poderá “optar por [reequilibrar o contrato em] um montante inferior ao total do saldo da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias”. Diante de tal previsão, pergunta-se: o que se entende por “grande oscilação tarifária”?

Resposta:

A identificação do que pode ser considerada “grande oscilação tarifária” depende da análise das peculiaridades de cada caso concreto, e será realizada quando de cada determinação do montante da Conta C a ser utilizada no cálculo do Fator C que incidirá sobre a Tarifa Básica de Pedágio.

Anexo 6, Item 2.3

Pergunta 6: Considerada a mesma faculdade dada à ANTT de não efetuar o repasse integral do saldo do Fator C à tarifa no momento da revisão anual, pergunta-se: Como será calculado o saldo remanescente, considerando que o contrato não prevê a possibilidade de fixação de estimativa de tráfego pagante?

Resposta:

O saldo da Conta C será calculado por meio das fórmulas previstas na cláusula 2 do Anexo 6.

Anexo 6, item 2.3

Pergunta 7: Ainda com relação a esta “opção” da ANTT de não efetuar o repasse integral do saldo do Fator C à tarifa no momento da revisão anual, pergunta-se: como a ANTT considera essa faculdade conciliável com o art. 9º, §4º, da Lei Federal n. 8.987/95, que determina que o equilíbrio deve ser restabelecido “concomitantemente à alteração”?

Resposta:

A possibilidade de a ANTT não efetuar o repasse integral do saldo do Fator C à tarifa no momento da revisão anual é perfeitamente compatível com o art. 9º, §4º, da Lei Federal n.

8.987/95. O referido dispositivo dita que, “em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração”. Ocorre que o Fator C, conforme se observa do Anexo 6, não é aplicável à hipótese de alteração unilateral do Contrato, razão pela qual sua metodologia não sofre a incidência da norma legal em questão.

Anexo 6, Item 2.3 e 2.3.2

Pergunta 8: Nos termos do item 2.3.1. e 2.3.2 do Anexo 6, eventual saldo remanescente do Fator C, gerado em função do exercício da opção da ANTT de não repassá-lo integralmente à tarifa quando da revisão anual, deverá ser acrescido de taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal e será transferido ao Fator C de anos posteriores. É correto entender que este saldo remanescente deverá ser repassado à tarifa já no ano seguinte, não podendo ser novamente postergado, mesmo que isto acarrete “grandes oscilações tarifárias”?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com o item 2.3.2 do Anexo 6, o saldo remanescente será transferido ao Fator C de anos posteriores, conforme os itens 1.3 e 1.3.9. A possibilidade de a ANTT optar por um montante inferior ao total do saldo da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias, prevista no item 2.3, resta presente em cada determinação do montante da Conta C a ser utilizada no cálculo do Fator C que incidirá sobre a Tarifa Básica de Pedágio.

Anexo 6, Itens 1.3 e 1.3.4, combinados com cláusula 18.3.7. do Contrato de Concessão

Pergunta 9: Os itens 1.3 e 1.3.4 do Anexo 6 prevêm que o Fator C, será aplicável para os casos de ampliação ou redução de receitas, ou a não utilização das verbas da Concessionária, inclusive na hipótese de “alteração de receitas decorrentes de atraso na aplicação do reajuste da Tarifa de Pedágio no período anterior”. Entendemos que este atraso só poderá decorrer de fatores alheios à vontade das partes no contrato, (intervenções judiciais ou outros eventos que impeçam o reajuste), não existindo a possibilidade de a ANTT arbitrariamente obstar ou retardar a aplicação do reajuste contratual, inclusive em função do que se depreende da Cláusula 18.3.7 do Contrato de Concessão. É correto nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está parcialmente correto. O item 1.3.4 refere-se ao atraso de forma genérica, independentemente do fato que o originou.

Cláusula 18.3.3. e 18.4.5 do Contrato de Concessão

Pergunta 10: Na Cláusula 18.4.5 do Contrato de Concessão, é prevista a aplicação do Fator X, destinado a fomentar ganhos de produtividade pela Concessionária, sob pena de aplicação de um deflator no índice de reajuste contratual. Consideramos produtiva a inclusão de fator que induza à conquista de ganhos de produtividade pela Concessionária. Contudo, não há definição no contrato de qual seria este critério de produtividade e quais seriam os componentes do Fator X. A referida cláusula prevê somente 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”. Considerando-se ser impensável admitir que tal deflator seja construído de maneira subjetiva e arbitrária, pergunta-se: quais elementos serão considerados para a determinação do fator X?

Resposta:

A metodologia de cálculo do Fator X será objeto de resolução específica e será submetida a processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

Cláusula 18.3.3. e 18.4.5 do Contrato de Concessão

Pergunta 11: Ainda com relação ao Fator X, considerado o mesmo panorama exposto na questão anterior, pergunta-se: será adotada alguma empresa de referência (real ou virtual) para a determinação do Fator X?

Resposta:

A metodologia de cálculo do Fator X será objeto de resolução específica e será submetida a processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

Cláusula 18.3.3. e 18.4.5 do Contrato de Concessão

Pergunta 12: Ainda com relação ao Fator X, considerado o mesmo panorama exposto na questão anterior, pergunta-se: para fins de comparação quanto aos ganhos de produtividade, no âmbito do “setor rodoviário brasileiro”, serão consideradas somente rodovias concedidas à iniciativa privada ou o conjunto das rodovias brasileiras?

Resposta:

A metodologia de cálculo do Fator X será objeto de resolução específica e será submetida a processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

Cláusula 18.3.3. e 18.4.5 do Contrato de Concessão

Pergunta 13: Ainda com relação ao Fator X, considerado o mesmo panorama exposto na questão anterior, pergunta-se: para fins de comparação quanto aos ganhos de produtividade, no âmbito do “setor rodoviário brasileiro”, serão consideradas somente rodovias federais ou também rodovias estaduais e municipais?

Resposta:

A metodologia de cálculo do Fator X será objeto de resolução específica e será submetida a processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

Cláusula 18.3.3. e 18.4.5 do Contrato de Concessão

Pergunta 14: Ainda com relação ao Fator X, considerado o mesmo panorama exposto na questão anterior, pergunta-se: para fins de comparação quanto aos ganhos de produtividade, no âmbito do “setor rodoviário brasileiro”, serão utilizados parâmetros regionais ou considerados os ganhos de produtividade específicos a cada região?

Resposta:

A metodologia de cálculo do Fator X será objeto de resolução específica e será submetida a processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

Cláusula 18.3.3. e 18.4.5 do Contrato de Concessão

Pergunta 15: Ainda com relação ao Fator X, considerado o mesmo panorama exposto na questão anterior, pergunta-se: no processo de definição do Fator X, será considerado o direito da Concessionária à publicidade, ao contraditório e à ampla defesa, inclusive na produção dos estudos técnicos a serem elaborados pela ANTT e na aplicação de suas conclusões à determinação do Fator X?

Resposta:

A metodologia de cálculo do Fator X será objeto de resolução específica e será submetida a processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

Cláusula 18.3.3. e 18.4.5 do Contrato de Concessão

Pergunta 16: Ainda com relação ao Fator X, pergunta-se: o Fator X poderá trazer à Concessão reajuste superior ao índice de inflação aplicável no período?

Resposta:

A metodologia de cálculo do Fator X será objeto de resolução específica e será submetida a processo de participação e controle social adotado pela ANTT.

Cláusula 18.4.2. do Contrato de Concessão

Pergunta 17: Com relação ao Fator Q (indicador de qualidade: disponibilidade e nível de acidentes), a Cláusula 18.4.2 do Contrato prevê que o Fator Q será revisto quinquenalmente pela ANTT, “de modo a assegurar os parâmetros de qualidade do Sistema Rodoviário”. Diante disso, pergunta-se: quais critérios serão utilizados para a revisão por parte da ANTT?

Resposta:

A revisão do Fator Q será objeto de resolução específica e será submetida a Processo de Participação e Controle Social adotado pela ANTT.

Cláusula 18.4.2. do Contrato de Concessão

Pergunta 18: Ainda com relação ao Fator Q, considerado o mesmo panorama exposto na questão anterior, pergunta-se: no processo de definição do Fator Q, será considerado o direito da Concessionária à publicidade, ao contraditório e à ampla defesa, inclusive na produção dos estudos técnicos a serem elaborados pela ANTT e na aplicação de suas conclusões à determinação do Fator Q?

Resposta:

A revisão do Fator Q será objeto de resolução específica e será submetida a Processo de Participação e Controle Social adotado pela ANTT.

Cláusula 18.4.2. do Contrato de Concessão, combinado com Anexo 7 (item 3 e seguintes)

Pergunta 19: Ainda com relação ao Fator Q, o item 3.1. e seguintes do Anexo 7 define o Indicador do Nível de Acidentes com vítimas na Rodovia (IA), que integra o Fator Q. Em conformidade com o Anexo, a determinação deste índice depende de sua comparação com outras rodovias concedidas. Pergunta-se: serão considerados para fins de comparação as peculiaridades de cada rodovia, como por exemplo a presença de percurso em trecho urbano, a ocorrência de acidentes durante o período de realização de obras, etc?

Resposta:

Não serão consideradas as peculiaridades das rodovias.

Cláusulas 22.6.4, item (v) e 10.3.2, item (c)

Pergunta 20: A Cláusula 21.2 do Contrato elenca as hipóteses em que a Concessionária não será responsável pelo risco relativo a atrasos na execução das obras, quando decorrentes de

fatores a esta não imputados. Entretanto, a Subcláusula 22.6.4, (v) do Contrato estabelece que “em caso de atraso na execução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível dos 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”. No mesmo sentido, a cláusula 10.3.2, item (c), prevê que o desconto de reequilíbrio será igualmente aplicado em caso de desatendimento da meta anual de duplicação prevista no PER, mesmo nos casos em que não haja responsabilização da Concessionária. Considerando que a Cláusula 21.2 do Contrato expressamente prevê que a Concessionária não assumirá o risco por atrasos a ela não imputados, entende-se que eventual Desconto de Reequilíbrio, que venha a ser aplicado pelo atraso desses investimentos, deverá ser acompanhado de reequilíbrio contratual, mediante a aplicação do Fator C, já que a redução das receitas da Concessionária não terá sido originada por seu comportamento, ou ainda mediante a aplicação do Fluxo de Caixa Marginal, caso se entenda que não é o caso de aplicação do Fator C. O entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. A cláusula 10.3.2, item "(c)" estabelece que, após o início da cobrança da Tarifa de Pedágio, o desatendimento da meta de duplicação de cada ano prevista no item 3.2.1.1. do PER, por força da ausência de obtenção da licença de instalação, não acarretará responsabilização da Concessionária, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6 deste Contrato.

Item 2.5 do Anexo 5

Pergunta 21: Nos termos do item 2.5 do Anexo 5, superado o evento que tiver ensejado o eventual Desconto de Reequilíbrio, os percentuais correspondentes serão retirados do cálculo do Desconto de Reequilíbrio seguinte. Entendemos que este restabelecimento da tarifa anterior ao Desconto será automático, uma vez cessada a causa para o Desconto de Reequilíbrio, independentemente do restabelecimento gerar “grandes oscilações tarifárias”. O entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

Cláusula 6ª - Projetos

Pergunta 22: A Cláusula 6ª estabelece os prazos para a entrega dos anteprojetos, projetos e projetos executivos que deverão orientar as obras previstas na Concessão. Entendemos que, em conformidade com a Cláusula 6.7, deverá ser entregue em 2 meses a contar da assinatura do contrato, o anteprojeto das obras de ampliação de capacidade e melhorias referidas no item 3.2.1. do PER. Já as cláusulas 6.9 e 6.10 determinam a apresentação do projeto (contendo os elementos referidos na Cláusula 6.9) respectivamente para obras passíveis de enquadramento na Portaria n. 288/MT/MMA e as demais obras de ampliação de capacidade e melhorias. Entendemos (i) que nem o item 6.9, nem o item 6.10 referem-se a projeto executivo; (ii) que, no caso das obras referidas no item 6.2, o projeto executivo deverá ser apresentado pela Concessionária em prazo adequado; (iii) que o único prazo para apresentação dos projetos executivos das demais obras não indicadas no item 6.2 é a anterioridade em relação ao início das obras, em conformidade com a cláusula 6.4. Estão corretos estes entendimentos?

Resposta:

O projeto a que faz referência a cláusula 6.9 do Contrato de Concessão refere-se ao projeto dos trechos da rodovia objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER que são passíveis de enquadramento no inciso III do art. 8º da Portaria nº 288/MT/MMA, conforme constatado na execução da vistoria prevista na subcláusula 6.8. O projeto a que faz referência a cláusula 6.10 do Contrato de Concessão refere-se ao projeto de todos os trechos da rodovia que serão objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, devendo conter, obrigatoriamente, os trechos que atendem as metas definidas no item 3.2.1 PER e os elementos previstos na subcláusula 6.9. Adicionalmente, a Concessionária deve considerar todos os prazos de avaliação previstos na cláusula 6.2 do Contrato de Concessão. A Concessionária deverá apresentar o projeto executivo das demais obras não indicadas no item 6.2 para a ANTT, previamente ao seu início, sendo que o início dessas obras não é condicionado à análise do projeto pela ANTT.

Cláusula 6ª - Projetos

Pergunta 23: Os prazos para a entrega do anteprojeto, dos projetos referidos nas cláusulas 6.9 e 6.10, bem como dos projetos executivos, poderão ser prorrogados pela ANTT ou são peremptórios? Caso seja possível a prorrogação, em quais hipóteses esta será admitida e por qual prazo?

Resposta:

Deverão ser observados todos os prazos previstos na cláusula 6 do Contrato de Concessão.

Cláusula 6ª - Projetos

Pergunta 24: Podem ser apresentados anteprojetos, projetos ou projetos executivos parciais, conforme sejam obtidas as respectivas licenças de que dependem a realização das obras previstas na Concessão?

Resposta:

Os projetos previstos na cláusula 6 do Contrato de Concessão não podem ser apresentados parcialmente.

Cláusula 6ª – Projetos e Cláusula 20ª - Penalidades

Pergunta 25: Em havendo atraso na apresentação dos projetos previstos na Cláusula 6ª, é prevista a aplicação de penalidades, na forma da Cláusula 20ª. A mesma cláusula 20ª prevê penalidade para atraso na realização das obras exigidas da Concessionária. Entendemos que o eventual atraso na apresentação dos projetos, punível na forma da Cláusula 20ª, deverá acarretar a consequente adaptação do cronograma de entrega das obras, independentemente da punição, com vistas a evitar bis in idem na aplicação das penalidades previstas contratualmente. Está correto o entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. As multas pela não entrega de projetos e anteprojetos não se confundem com a multa pelo atraso na entrega de obras.

Cláusula 21.2.10 do Contrato

Pergunta 26: Como será calculado o reequilíbrio decorrente do atraso no licenciamento ambiental que obste o início da cobrança das tarifas de pedágio tendo em vista (i) que, nesse momento, inexistiria qualquer fluxo de caixa e (ii) seria, por isso, impossível aplicar a

metodologia para cálculo do Fator C, que pressupõe a aplicação da taxa de desconto do fluxo de caixa marginal?

Resposta:

As formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro encontram-se previstas no item 22.4.2, i a iii do Contrato de Concessão. Por sua vez, a metodologia de reequilíbrio pelo Fluxo de Caixa Marginal se dará nos termos de regulamentação específica da ANTT, consoante dispõe a subcláusula 22.5.1.

Cláusula 20.3 do contrato

Pergunta 27: A cláusula 20.3 do Contrato estabelece que caso não haja previsão de multa específica no contrato, os atrasos no cumprimento dos prazos para a execução de obras novas e refazimento de obras deficientemente executadas importarão na aplicação de multa moratória correspondente a uma percentagem do valor da obra por dia de atraso. Entendemos que o montante da multa deverá ser calculado com base no valor total da obrigação principal, em consonância com os precedentes jurisprudenciais que impedem que a multa exceda o valor da obrigação principal, sob pena de ser considerada excessiva. Está correto o entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Cláusula 19.6 do Contrato

Pergunta 28: O item 19.6. da Minuta de Contrato, estabelece que “Parcela da receita advinda de Receita Extraordinária será revertida à modicidade tarifária, anualmente, no momento da revisão ordinária da Tarifa Básica de Pedágio, mediante a análise pela ANTT dos resultados das Receitas Extraordinárias, nos termos deste Contrato e da regulamentação vigente da ANTT”. Qual o percentual de receitas extraordinárias que será considerado para fins de reversão à modicidade tarifária? Onde tal percentual se encontra previsto no Contrato? E na regulamentação da ANTT?

Resposta:

A Resolução ANTT nº 2552, de 14 de fevereiro de 2008, dispõe sobre a questão.

Cláusula 8.1 do Contrato e item 3.4.6.2 do PER

Pergunta 29: O item 8.1 do Contrato estabelece como obrigação da Concessionária “disponibilizar para uso da EPL, um cabo composto por no mínimo 36 (trinta e seis) fibras ópticas, conforme as especificações do item Cabos de Fibra Óptica do PER”. Todavia, o item 3.4.6.2 do PER estabelece que a Concessionária deverá realizar a “Implementação de 02 (dois) cabos de fibra óptica de 36 (trinta e Seis) fibras”. Qual dos dois dispositivos está correto?

Resposta:

Os dois dispositivos estão corretos, sendo o 1º cabo de fibras ópticas citado de uso exclusivo da EPL e o 2º utilizado pela Concessionária.

Cláusula 21.1.17 do Contrato

Pergunta 30: A cláusula 21.1.17 do Contrato estabelece que a Concessionária assumirá os riscos relativos à “recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental

relacionado ao Sistema Rodoviário”. Considerando a dificuldade de se conhecer e custear todos os passivos ambientais até a data de elaboração da Proposta, 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, entende-se que os riscos relativos ao passivo ambiental desconhecidos até a data de publicação do Edital deveriam ser alocados ao Poder Concedente, ensejando, portanto, o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, caso verificados, de modo a nivelar as Propostas Econômicas e evitar que Proponentes não orçem recursos destinados ao atendimento das condicionantes futuras.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Cláusula 5.1.3 do Contrato

Pergunta 31: Serão disponibilizadas pela ANTT a lista de condicionantes ambientais já existentes, as quais deverão ser cumpridas e custeadas pela Concessionária, nos termos da cláusula 5.1.13 do Contrato? Em caso afirmativo, quando estas informações serão disponibilizadas aos licitantes?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 5.1.3 do Contrato de Concessão, a Concessionária obriga-se a cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, exceto o inventário florestal e os Planos Básicos Ambientais, e arcar com os custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou seja obtida na forma prevista na subcláusula 5.2.1 do Contrato de Concessão. Adicionalmente, a cláusula 21.1.4 do Contrato de Concessão prevê que é de responsabilidade da Concessionária arcar com os custos com o atendimento das condicionantes das licenças previstas na subcláusula 5.2.1 e das condicionantes das licenças a cargo da Concessionária, nos termos da subcláusula 5.1 do Contrato de Concessão. É importante esclarecer que nos termos das cláusulas 21.2.11 e 21.2.16 do Contrato de Concessão, a Concessionária não é responsável pelos custos com a elaboração do inventário florestal e dos Planos Básicos Ambientais, bem como pelos custos decorrente da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas.

Cláusula 6.2.4 do Contrato

Pergunta 32: Entende-se que a Cláusula apresenta um erro de referência ao mencionar a cláusula 6.4., uma vez que o prazo para manifestação da ANTT com relação ao anteprojeto está contemplado na cláusula 6.2.2 (que seria a referência correta). Está correto este entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto. As referências previstas nas cláusulas 6.2.4 e 6.2.5 do Contrato de Concessão são à cláusula 6.2.2 do Contrato de Concessão.

Cláusula 9.2.4 do Contrato

Pergunta 33: A Cláusula 9.2.4 do Contrato estabelece que “após a realização das ações de desocupação, a Concessionária deverá encaminhar à ANTT relatório que comprove a execução do plano apresentado e a inexistência de ocupações irregulares na faixa domínio”. Diante desta disposição, entendemos que as informações que com relação às eventuais licenças concedidas para ocupação das faixas de domínio serão conferidas pelo DNIT, para fins de conhecimento, pela Concessionária, de quais são as ocupações irregulares existentes. Este entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. Nos termos da cláusula 9.2.1 do Contrato de Concessão, a Concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do Sistema Rodoviário, inclusive adotando as providências necessárias à sua desocupação se e quando invadida por terceiros.

Cláusula 10.1.4 do Contrato

Pergunta 34: A cláusula 10.1.4 do Contrato estabelece 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 D do PER.” Diante de tal disposição, requer-se à disponibilização às licitantes da lista de contratos que envolvam obras e serviços no Sistema Rodoviário, vigentes, que serão rescindidos pelo Poder Concedente, para que tenham conhecimento de quais serão os contratos que continuarão vigentes na área contemplada pelo sistema Rodoviário.

Resposta:

A cláusula 10.1.4 do Contrato de Concessão já prevê 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 D do PER. Não serão disponibilizados documentos adicionais.

Cláusula 10.1.4 do Contrato

Pergunta 35: Entende-se que os custos relativos à rescisão dos contratos em vigor, que tragam prejuízo ou impeçam a Concessionária a atender os Parâmetros de Desempenho estabelecidos pelo Contrato, nos termos da cláusula 10.1.4, serão inteiramente arcados pelo Poder Concedente. Este entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

Cláusula 10.1.4 do Contrato

Pergunta 36: A cláusula 10.1.4 do Contrato prevê como obrigação do Poder Concedente extinguir, até a data de assunção, todos os contratos de obras e serviços existentes que possam prejudicar o alcance dos Parâmetros de Desempenho pela Concessionária. No entanto, excepciona as obras em andamento realizadas pelo DNIT e indicadas no Apêndice D do PER. Diante desta disposição, entendemos que eventuais prejuízos no atingimento dos Parâmetros

de Desempenho estabelecidos pelo Contrato que sejam causados em razão das obras realizadas pelo DNIT não ensejarão a aplicação de multa, tampouco redução na remuneração da Concessionária a partir da aplicação do Fator Q ou do Desconto de Reequilíbrio. Este entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

Cláusula 14.1.4 do Contrato

Pergunta 37: A cláusula 14.1.4 do Contrato prevê como obrigação da Concessionária a publicação trimestral no DOU e em jornal de grande circulação de suas demonstrações financeiras completas correspondentes ao trimestre anterior. No entanto, tal previsão não encontra qualquer respaldo legal, tampouco está prevista na regulamentação da CVM, em tais termos. Desse modo, indaga-se qual seria o fundamento para esta exigência prevista na Minuta de Contrato? Parece-nos que a apresentação trimestral dessas informações à ANTT, bem como a sua publicação anual, já prevista na Subcláusula 14.1.5 consistem em obrigação mais razoável e aderente aos objetivos perseguidos pela ANTT com tais exigência quanto à prestação de informações.

Resposta:

De acordo com o item 3 do edital a fase de esclarecimentos destina-se ao saneamento de dúvidas complementares relacionadas aos documentos editalícios, não comportando a proposição de alteração nos documentos editalícios ou o fornecimento de documentos adicionais. A fase prevista para o recebimento e análise de sugestões pela ANTT é a audiência e consulta pública, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Cláusula 20.1 do Contrato

Pergunta 38: A cláusula 20.1 do Contrato estabelece que “O não cumprimento das Cláusulas deste Contrato, de seus Anexos e do Edital ensejará a aplicação das penalidades previstas nesses instrumentos e nos demais dispositivos legais e regulamentares da ANTT”. Com relação às penalidades aplicáveis ao presente contrato, entendemos que as resoluções da ANTT se aplicam de forma subsidiária às disposições presentes neste Contrato. Ou seja, aplicam-se, estritamente, quando não forem divergentes às regras relativas às penalidades estabelecidas pelo Contrato. Este entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. O não cumprimento das Cláusulas deste Contrato, de seus Anexos e do Edital ensejará a aplicação das penalidades previstas nesses instrumentos e nos demais dispositivos legais e regulamentares da ANTT.

Pergunta 39: Gostaríamos de saber se já existe algum projeto para as obras previstas nos lotes licitados. Caso existam, favor indicar como podem ser obtidos ou acessados.

Resposta:

Os projetos serão desenvolvidos pela Concessionária e deverão ser submetidos à ANTT, segundo prazos definidos na cláusula 6 do Contrato.

Pergunta 40: Já existem pedidos de licenciamento ambiental ou das demais licenças e autorizações a cargo do Poder Público? Caso os pedidos de licença já tiverem sido protocolados pela EPL ou ANTT, solicitamos a disponibilização de todos os documentos que acompanharam tais pedidos ou a indicação de como podem ser acessados.

Resposta:

De acordo com a cláusula 4.2.2. dos Contratos de Concessão da BR-262/ES/MG e da BR-050/GO/MG e com o Artigo 4º da Portaria MT/MMA nº 288/2013, o Termo de Compromisso de Regularização Ambiental deve ser firmado com o IBAMA para aquelas rodovias federais que estejam sem as respectivas Licenças Ambientais e que ainda não tenham sido objeto de regularização ambiental. As obrigações das futuras concessionárias com relação à regularização ambiental do Sistema Rodoviário encontram-se elencadas no Artigo 5º, no Anexo I e no Anexo II da Portaria MT/MMA n 288/2013. As Condicionantes Ambientais relacionadas com a regularização ambiental do Sistema Rodoviário estão previstas, minimamente, no Artigo 5º da Portaria MT/MMA Nº 288/2013 e na Cláusula Segunda do seu Anexo I - Modelo de Termo de Compromisso.

21 - Protocolo nº 1540549

Recebido em 16/8/2013 às 17:51:47(hs)

Cláusulas 22.4.2 e 22.5.1 do Contrato de Concessão, combinadas com o Anexo 6

Pergunta 1: XXXXXX, existe algum parecer jurídico que sustente a possibilidade de a ANTT definir unilateralmente qual será a taxa de retorno da Concessão, em momento posterior à assinatura do Contrato? Quais os fundamentos jurídicos para essa possibilidade, vis à vis do direito à garantia do equilíbrio econômico-financeiro da proposta, em contraposição à prerrogativa da Administração de alterar unilateralmente os contratos administrativos?

Resposta:

Não há parecer jurídico, da Procuradoria-Geral da ANTT, que autorize a alteração unilateral da taxa de retorno da Concessão, em momento posterior à assinatura do Contrato.

Cláusulas 22.4.2 e 22.5.1 do Contrato de Concessão, combinadas com o Anexo 6

Pergunta 2: Tendo em vista a total ausência de parâmetros gerais no Contrato para definir os critérios de taxa de retorno ou custo de oportunidade do capital nos processos de reequilíbrio, podemos considerar aplicáveis ao presente Contrato os critérios previstos na Resolução n. 3.651/11, de 7 de abril de 2011, embora ela se refira tão somente à metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais da 1ª Etapa, da 2ª Etapa – Fase I e do Pólo Pelotas, em decorrência de novos investimentos e serviços?

Resposta:

O entendimento está correto, observada regulamentação posterior específica.

Cláusulas 18.4.4 e 22.6 e Anexo 5

Pergunta 3: Na forma da Cláusula 18.4.4. e do Anexo 5, o Fator D será calculado com base na verificação objetiva, promovida pela ANTT, do cumprimento pela Concessionária dos parâmetros estabelecidos na Tabela I constante do Anexo 5. Não há referência explícita, no Contrato ou em seus anexos, de como tal verificação será realizada. Diante disso, pergunta-se: na hipótese de discrepância das averiguações realizadas pela ANTT e pela Concessionária, seria

possível a indicação de entendimento independente para definir os índices efetivamente verificados?

Resposta:

De acordo com o item 2.3 do Anexo 5 do Contrato de Concessão, a avaliação de desempenho que subsidia a aplicação do Desconto de reequilíbrio é realizada em periodicidade anual pela ANTT e tem por objetivo identificar a inexecução dos Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção e das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço. A identificação da inexecução é objetiva, sendo constatada pelo não cumprimento de cada uma das referidas atividades em cada subtrecho do Sistema Rodoviário e para cada ano do Prazo de Concessão.

Cláusula 20ª – Penalidades e Cláusula 5.2.1 do Contrato

Pergunta 4: A Cláusula 20ª prevê a aplicação de multa na hipótese de atraso na entrega dos projetos, correspondente a 5 URT/dia, já a Cláusula 5.2.1 do Contrato atribui ao Poder Concedente a responsabilidade pela obtenção de LP e LI relativa às obras referidas no item 3.2.1. do PER. Pelo princípio da assimetria, entendemos que o atraso da ANTT na obtenção das licenças deverá ensejar, para além do reequilíbrio contratual, a aplicação das mesmas multas para o Poder Concedente. Este entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. As multas referidas na cláusula 20 do Contrato de Concessão não se aplicam a ANTT.

Cláusula 5.1.3 do Contrato

Pergunta 5: Considerando a essencialidade de que a Concessionária tenha conhecimento da magnitude das condicionantes ambientais existentes e futuras para que possa refletir esses custos no seu modelo financeiro, bem como assumi-los de forma responsável na sua Proposta Econômica, faz-se essencial que o Contrato estabeleça (i) teto para dispêndio com condicionantes ambientais desconhecidas à época da apresentação das Propostas, de modo a se evitar que as Proponentes venham a desconsiderar no seu orçamento cursos destinados ao atendimento das condicionantes futuras, bem como que (ii) seja assegurado o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato caso os valores verificados sejam superiores ao teto estipulado. Todavia, o item 5.1.3 do Contrato não previu qualquer valor teto, tampouco o direito de reequilíbrio econômico financeiro pela discrepância dos valores a serem gastos com as condicionantes ambientais. Deste modo, entende-se que a Concessionária deverá estimar todos os custos das condicionantes ambientais, inclusive daquelas que não puderem ser conhecidas, quando da entrega da sua Proposta Financeira. Este entendimento está correto? Observe-se que a ANTT se comprometeu a rever este ponto na Audiência Pública. Todavia, o único teto estabelecido pelo Contrato diz respeito ao montante para ressarcimento de estudos ambientais, estimado em R\$ 6.057.488,82, nos termos da Cláusula 7.1.

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 5.1.3 do Contrato de Concessão, a Concessionária obriga-se a cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, exceto o inventário florestal e os Planos Básicos Ambientais, e arcar com os custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou seja obtida na forma prevista na subcláusula 5.2.1 do Contrato de Concessão. Adicionalmente, a cláusula 21.1.4 do Contrato de Concessão prevê que é de

responsabilidade da Concessionária arcar com os custos com o atendimento das condicionantes das licenças previstas na subcláusula 5.2.1 e das condicionantes das licenças a cargo da Concessionária, nos termos da subcláusula 5.1 do Contrato de Concessão. É importante esclarecer que nos termos das cláusulas 21.2.11 e 21.2.16 do Contrato de Concessão, a Concessionária não é responsável pelos custos com a elaboração do inventário florestal e dos Planos Básicos Ambientais, bem como pelos custos decorrente da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas, o que não era alocado como risco da Concessionária na minuta de Edital e Contrato disponibilizada em audiência pública.

Item 3.2.1.1 do PER

Pergunta 6: Entende-se que a obrigação de duplicação dos subtrechos nos quantitativos indicados no item 3.2.1.1 do PER (75 km de duplicação em uma no), inviabiliza a operação das rodovias de acordo com os parâmetros de desempenho exigidos no Anexo VII do Contrato, que exige, notadamente, uma faixa de rolamento disponível no período da duplicação. Solicitamos que informem se, mesmo no momento da duplicação, deverão ser obedecidos tais parâmetros ou se, uma vez que a rapidez na duplicação é essencial para o cumprimento do cronograma de obras da concessão, nesse período não será exigido o cumprimento dos parâmetros de desempenho no que diz respeito à manutenção de faixa disponível?

Resposta:

O índice de acidentes contemplado no Fator Q (Anexo 7 da Minuta de Contrato) é considerado como possível bônus no cálculo do reajuste 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 quando do reajuste da 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.

Cláusula 12.4.2 do Contrato

Pergunta 7: A cláusula 12.4.2 apresenta erro de referência. A cláusula faz menção à subcláusula 12.1.4, ao passo que a referência correta seria a subcláusula 12.1.3, (i).

Resposta:

O entendimento está correto. A referência correta é a subcláusula 12.1.3 (i).

Item 3.4.3.2. do PER

Pergunta 8: O Item 3.4.3.2 – Painéis Fixos de Mensagens Variáveis prevê o prazo para implantação e operacionalização do escopo de 12 meses. Contudo, não há como operacionalizar o equipamento antes que os cabos de fibra óptica tenham sido totalmente implantados. Ocorre que o contrato estabelece o mesmo prazo (12 meses) para a implantação dos referidos cabos, o que tornaria impossível a operacionalização dos painéis fixos neste mesmo prazo, a menos que de fato o prazo para implantação dos cabos fosse inferior a 12 meses. Entendemos, portanto, que o prazo para implantação dos painéis fixos deverá ser compatibilizado com os demais prazos do contrato, notadamente a implantação dos cabos de fibra óptica. Está correto o entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto, pois os prazos são compatíveis entre si.

22 - Protocolo nº 1540554

Recebido em 16/8/2013 às 17:54:35(hs)

No PER, Apêndice D

Pergunta 1: No PER, Apêndice D – Sub trechos com obras de duplicação a serem executadas pelo DNIT consta: Não há sub trechos com obras a serem executadas pelo DNIT no Lote 4. No Apêndice A – Detalhamento do Sistema Rodoviário consta que os sub trechos com Código PNV 050BMG0170, 050BMG0190 e 050BMG0210 encontram-se em Obras de Duplicação, o que foi confirmado quando de nossa visita ao trecho. Pergunta: o DNIT irá concluir a duplicação e o concessionário então receberá o trecho de Minas Gerais da BR 050 totalmente duplicado? Quando será concluído e entregue ao concessionário este sub trecho?

Resposta:

Conforme o 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, a Proponente deverá utilizar os dados levantados por ela, que melhor caracterizem a execução do escopo contratual, independentemente das informações fornecidas pelo Poder Concedente.

23 - Protocolo nº 1540555

Recebido em 16/8/2013 às 18:00:48(hs)

Apêndice D do PER

Pergunta 1: Subtrecho com obras de duplicação a serem executadas pelo DNIT no referido apêndice indica que não há subtrechos com obras a serem executadas pelo DNIT no lote 4, entendemos que apesar dessa indicação o segmento entre o km 0 e 22, assim como o segmento do 22 ao 40 e do 40 ao 65,7 ainda estão em processo de duplicação (conforme apêndice A do referido PER), inclusive com suas obras parcialmente paralisadas no momento, o entendimento de que existem obras a serem duplicadas pelo DNIT no lote 4 é correto?

Resposta:

O entendimento não está correto. Não há previsão de obras a cargo do DNIT no Apêndice D do PER do Lote 4.