

ATA DE RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS

Em atendimento ao disposto no item 3.3 do Edital de Concessão nº 006/2013, a Comissão de Outorga para a 3ª Etapa das Concessões de Rodovias Federais – Fase I constituída pelo Diretor Geral da ANTT por meio da Portaria nº 581 de 27 de novembro de 2013, publicada no Diário Oficial da União de 28 de novembro de 2013, leva ao conhecimento público as manifestações de esclarecimentos sobre o Edital, recebidas entre os dias 28 de novembro e 6 de dezembro 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 nº 1628592

Recebido em 28/11/2013 às 13:35:37(hs)

Pergunta 1: Gostaria de saber a origem da anotação no valor R\$276,65 ,data ocorrência 12.08.2013, contrato G20427647

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.

2 - Protocolo nº 1629725

Recebido em 29/11/2013 às 18:20:29(hs)

Não se aplica

Pergunta 1: Levando em consideração o acórdão Nº 3204/2013 – TCU, na qual foi recomendado que “sejam definidos trechos prioritários para a execução de 10% da obras de duplicação, levando em consideração as áreas de maior risco de acidentes,”. Não encontramos qualquer citação a esta determinação no edital e seus anexos, entendemos que após a assinatura do contrato, a ANTT definirá tais trechos na qual a concessionária estará obrigada a executar as obras de duplicação nos termos do item 18.1 do Contrato de Concessão. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

Não, o entendimento está errado. O referido acórdão traz uma recomendação e não uma determinação, desta maneira o Edital não foi alterado neste sentido.

Não se aplica

Pergunta 2: Em visita in-loco por toda a extensão da BR-040 verificamos que os trechos referentes aos Códigos PNV 040BMG0410, 040BMG0430, 040BMG0450 e 040BMG0457, são os que mais apresentam fluxo de caminhões pesados e desgaste devido ao excesso de peso. Porém não foi encontrada qualquer citação sobre instalação de balanças nestes trechos. Concessionária poderá requerer a instalação de balanças fixa ou móvel para os locais que apresentarem alto fluxo de caminhões como nos trechos citados. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

De acordo com o Apêndice C do PER, estão previstos 6 postos de pesagem fixa ao longo da rodovia.

Ainda consta, no item 3.4.7, que os postos existentes na rodovia poderão ser recuperados e reformados, sendo que os projetos devem ser apresentados para aceitação pela ANTT. Novos postos poderão ser propostos pela concessionária, sendo que os projetos devem também ser apresentados para aceitação pela ANTT.

Não se aplica

Pergunta 3: Em visita in-loco por toda a extensão da BR-040 verificamos que os trechos referentes aos Códigos PNV 040BMG0410, 040BMG0430, 040BMG0450 e 040BMG0457, foi verificado que várias mineradoras de minério de ferro estão usando a rodovia como uma “avenida”, na qual existem vários trechos com depósito de mineiro, sinalização vertical suja, pista com alta concentração de minério. Gostaríamos de saber se existe algum estudo e ou solução para este problema?

Resposta:

De acordo com o inciso II do Art. 26 do Código de Trânsito Brasileiro, os usuários das vias terrestres devem abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo. O tipo de infração e a penalidade correspondente estão previstos no Art. 172 do CTB. Ainda, de acordo com o Art. 5º do CTB, o Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União [...] que tem por finalidade o exercício das atividades de [...] fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades, sendo a Polícia Rodoviária Federal o órgão responsável no que tange às rodovias federais. Além disso, a concessionária deve observar os serviços no item 3.3 Frente de Conservação do PER que determina a limpeza dos elementos da rodovia.

Não se aplica

Pergunta 4: Em visita in-loco por toda a extensão da BR-040 verificamos que os trechos referentes aos Códigos PNV 040BMG0410, 040BMG0430, 040BMG0450 e 040BMG0457, foi verificado que várias mineradoras de minério de ferro estão usando a rodovia como uma “avenida”, na qual existem vários trechos com depósito de mineiro, sinalização vertical suja, pista com alta concentração de minério. Qual deve ser o posicionamento da Concessionária nestes casos visto que

Resposta:

De acordo com o inciso II do Art. 26 do Código de Trânsito Brasileiro, os usuários das vias terrestres devem abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo. O tipo de infração e a penalidade correspondente estão previstos no Art. 172 do CTB. Ainda, de acordo com o Art. 5º do CTB, o Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União [...] que tem por finalidade o exercício das atividades de [...] fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades, sendo a Polícia Rodoviária Federal o órgão responsável no que tange às rodovias federais. Além disso, a concessionária deve observar os serviços no item 3.3 Frente de Conservação do PER que determina a limpeza dos elementos da rodovia.

Não se aplica

Pergunta 5: A concessionária poderá requerer a ANTT a mudança de local da Praça de Pedágio desde que devidamente justificada. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

A Concessionária deverá implantar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio observando todos os parâmetros técnicos e de desempenho previstos

no item 3.4.5 do PER, a Concessionária deverá implantar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, com localização de acordo com o Apêndice E, podendo sua posição ser alterada em até 5 km. Caso a Concessionária julgar conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, deverá submeter à ANTT, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto no tráfego local que justifique a alteração da localização da praça de pedágio. Impedimentos serão analisados nos casos concretos e a ANTT analisará a solução proposta pela Concessionária.

3 - Protocolo nº 1629735

Recebido em 30/11/2013 às 10:47:24(hs)

Pergunta 1: Bom dia, obrigado pela oportunidade. Assim que terminar todo este processo, as obras, quem irá fiscalizar este trecho concedido, as tarifas do pedágio, as condições de todo a BR 040. Obrigado...

Resposta:

As atividades de fiscalização da execução do Contrato serão exercidas pela ANTT, diretamente ou mediante convênio, e estão devidamente detalhadas na cláusula 15 do Contrato de Concessão.

4 - Protocolo nº 1629740

Recebido em 2/12/2013 às 14:50:44(hs)

Pergunta 1: Com relação a localização do posto de pedágio no Km 575,1 – município de Itabirito/MG, este local fica dentro de uma Unidade de Conservação de Proteção Integral – Monumento Natural Estadual da Serra da Moeda (vide figura anexa), que foi criado depois da implantação da BR 040, e por isso a estrada continuou atravessando a UC. Entretanto, face aos objetivos desta de UC de proteção integral, não são admissíveis impactos adicionais, especialmente a implantação de uma estrutura de uso intensivo como um posto de pedágio. Esta localização poderá causar problemas no licenciamento ambiental e atrasos na implantação do posto que pode ser inviabilizada neste local. Vale observar que existe evidente alternativa locacional a este posto de pedágio que não impacta a UC, como pode ser verificado a partir do local indicado na figura anexa como “reta 2”, onde é possível a implantação do posto de pedágio a partir do Km 576,5, a apenas 1,4 km a frente, local este que já se encontra fora da UC (ver arquivo anexo). Cabe aqui ressaltar que, agravando a situação, o local pretendido pela ANTT para implantação do posto de pedágio é exatamente o antigo posto de controle da receita estadual, estrutura esta que foi construída e recentemente reformada pelo estado de MG, para que seja implantada a sede da UC no qual se encontra inserido, já existindo inclusive o funcionamento de uma brigada de incêndio florestal no local.

ANEXO A INFORMAÇÃO ENVIADA A ANTT PELA APAS ATRAVES DO SITE



. Figura que apresenta o local previsto para o posto de pedágio no Km 575,1, os limites da UC de proteção integral “Monumento Natural da Serra da Moeda” e o local reto e plano que possibilita a implantação de um posto de pedágio fora dos limites desta UC, a partir do Km 576,5..

Resposta:

A Concessionária deverá implantar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio observando todos os parâmetros técnicos e de desempenho previstos no item 3.4.5 do PER, a Concessionária deverá implantar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, com localização de acordo com o Apêndice E, podendo sua posição ser alterada em até 5 km. Caso a Concessionária julgar conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, deverá submeter à ANTT, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto no tráfego local que justifique a alteração da localização da praça de pedágio. Impedimentos serão analisados nos casos concretos e a ANTT analisará a solução proposta pela Concessionária.

5 - Protocolo nº 1629747

Recebido em 2/12/2013 às 22:01:22(hs)

Pergunta 1: Solicitação de Prorrogação do Prazo para apresentação da Proposta. EGESA ENGENHARIA S.A., inscrita no CNPJ sob o nº 017.186.461/0001-01, por seu representante legal abaixo assinado, apresenta a solicitação de prorrogação de prazo para apresentação da proposta relativa ao Edital de Concessão nº 006/2013, para exploração da Rodovia BR-040/DF/GO/MG.

Conforme consta do Edital de Concessão nº 006/2013:

“Parte 1 – Preâmbulo:

As propostas e demais documentos necessários à participação no Leilão serão recebidos entre as 9 horas e 12 horas do dia 23 de dezembro de 2013

O Edital da presente desestatização, seus anexos, bem como todas as informações, estudos e projetos disponíveis sobre o Sistema Rodoviário poderão ser obtidos (i) em mídia eletrônica, na sede da ANTT, em sua Ouvidoria, situada em Brasília, Distrito Federal, no Setor de Clubes Esportivos Sul, Trecho 3, Lote 10, Polo 8 do Projeto Orla, entre 28 de novembro de 2013 e 19 de dezembro de 2013, das 8:00 às 12:00 horas e das 14:00 às 18:00 horas por meio do

ressarcimento à ANTT do valor da cópia e/ou (ii) no sítio eletrônico da ANTT, [www.antt.gov.br], incidindo sobre a disponibilização destas informações e estudos as regras previstas para tanto neste Edital.

Parte II – Definições:

(xix) Data para Recebimento dos Envelopes: entre as 9 horas e 12 horas do dia 23 de dezembro de 2013, no qual deverão ser entregues, pelas Proponentes, na BM&FBOVESPA, todos os documentos necessários à sua participação no Leilão.

Parte IV - Acesso às Informações sobre o Sistema Rodoviário e sobre o Leilão, 2 Aquisição e Consulta ao Edital e Acesso às Informações:

2.1 O Edital, suas planilhas e formulários, as informações, estudos e projetos disponíveis sobre o Sistema Rodoviário poderão ser obtidos (i) em mídia eletrônica, na sede da ANTT, entre 28 de novembro de 2013 e 19 de dezembro de 2013, das 08:00 às 12:00 horas e das 14:00 às 18:00 horas, por meio de ressarcimento à ANTT do valor da cópia ou (ii) no sítio eletrônico da ANTT, www.antt.gov.br, incidindo sobre a disponibilização destas informações e estudos as regras previstas para tanto neste Edital.

Parte V – Regulamento do Leilão, 12 Recebimento dos Envelopes e Sessão Pública do Leilão:

12.1 O recebimento dos envelopes e a Sessão Pública do Leilão seguirão a ordem de eventos e cronograma indicados na tabela abaixo:

Eventos	Descrição do Evento	Datas
1	Publicação do Edital	28/11/2013
6	Recebimento, pela BM&FBOVESPA e pela Comissão de Outorga, de todas as vias dos volumes relativos a: (i) Garantia da Proposta; (ii) Proposta Econômica Escrita; e (iii) Documentos de Qualificação	Data de recebimento dos envelopes 23/12/2013 Das 9h00 às 12h00

Verifica-se que o prazo concedido para apresentação da proposta foi de exíguos de 25 (vinte e cinco) dias, se contados, no melhor cenário, a partir de 28/11/2013, que foi o primeiro dia de disponibilização do Edital e demais documentos atinentes.

Assim,

CONSIDERANDO:

1- Que os dados apresentados no PER – Programa de Exploração da Rodovia são meramente referenciais, resta imprescindível que os licitantes tenham tempo hábil para a realização de levantamentos precisos, execução de estudos, projetos e análise dos demais documentos relacionados ao Sistema Rodoviário e à exploração da Concessão, para precificação da Concessão e consequente apresentação da proposta;

2- As alterações relevantes trazidas neste novo Edital, no que se refere ao conteúdo dos projetos, quando em comparação ao Edital de Concessão anterior nº 001/2012;

3- Ser imprescindível a realização de estudos detalhados para levantamento do volume do tráfego de veículos em todos os pontos da rodovia BR-040/DF/GO/MG, para uma correta precificação da tarifa do Pedágio, principalmente porque houve a alteração da localização do posto de Pedágio de maior volume;

4- Ser o mês de dezembro um período notoriamente atípico, o que analisado de forma pontual / estanque vai resultar em apuração que não refletirá a realidade do tráfego médio

anual na rodovia, implicando em uma avaliação incorreta do volume de veículos e consequente erro no cálculo da tarifa do Pedágio;

5- A entrega da proposta no dia 23/12/2013 e a assinatura do Contrato após o período chuvoso, a estimativa do desgaste na rodovia provocado neste período não retratará a realidade que o proponente encontrará ao assumir a rodovia.

6- Que a Lei 8.666/93 prevê o prazo mínimo de 30 dias para apresentação da proposta, a contar da publicação do Edital;

7- Que para obras complexas, como a do objeto da Concessão ora tratada, a Lei 8.666/93 prevê em seu artigo 21, § 2º, o prazo mínimo de 45 dias, para a apresentação da proposta, a contar da data da publicação do Edital;

8- Nos últimos Editais promovidos pela ANTT, similares ao Edital de Concessão nº 006/2013, foram concedidos prazos entre 43 e 30 dias, para apresentação da proposta, a contar da data da publicação do Edital, conforme dados constantes do quadro abaixo:

EDITAL	PUBLICAÇÃO	ENTREGA	Nº DIAS	LEILÃO	Nº DIAS
001/2012 - BR-040/DF/GO/MG	21/12/2012	28/01/2013	37	30/01/2013	39
001/2013 - BR-050/GO/MG E BR-262/ES/MG	01/08/2013	13/09/2013	43	18/09/2013	48
003/2013 - BR-163/MT	18/10/2013	25/11/2013	37	27/11/2013	39
005/2013 - BR-163/MS	14/11/2013	13/12/2013	30	17/12/2013	34
006/2013 - BR-040/DF/GO/MG	28/11/2013	23/12/2013	25	27/12/2013	29

9- Que o prazo exíguo cerceia a participação de licitantes no certame, o que sabidamente afronta a Lei e o Interesse Público, que asseguram a participação do maior número possível de concorrentes, de maneira a serem extraídos os melhores preços e a proposta mais vantajosa;

10- E finalmente considerando que o atendimento do disposto no subitem II, do item 6.11 do Edital será prejudicado, tendo em vista que a tradução e consularização de documentos em língua estrangeira demanda pelo menos 45 dias, sendo certo que o exíguo prazo de 25 dias afronta o direito dos concorrentes, inviabilizando, inclusive, a participação de empresas estrangeiras.

Diante dos considerandos acima, de modo a possibilitar o atendimento a todos os requisitos e exigência do Edital, bem como a realização de estudos e levantamentos detalhados e condizentes com o real volume de tráfego de veículos na rodovia durante todos os períodos do ano, permitindo que a licitante apresente uma proposta de preços afinada com a realidade do objeto licitado e para atender da forma mais econômica possível o Interesse Público – oportunidade em que a empresa Egesa Engenharia solicita a prorrogação do prazo para apresentação da proposta, por mais 45 (quarenta e cinco) dias, a contar do vencimento do prazo inicialmente concedido.

Sem mais para o momento, aguardamos decisão da Comissão Licitante.

Resposta:

Trata-se, na verdade, não de pedido de esclarecimento, mas de solicitação de prorrogação de prazo para apresentação da proposta, sob o argumento de que não teria sido respeitado o prazo mínimo entre a publicação do Edital e a data de apresentação da proposta. Não há como ser atendido o pleito formulado, seja pela inadequação da via e do momento, seja pela

improcedência das argumentações. É sabido que as licitações para concessão de infraestrutura rodoviária sob a modalidade dos LEILÕES se sujeitam à Lei nº 8.666, de 1993, apenas subsidiariamente. Isso significa dizer que a tais leilões se aplicam disciplina e regramento específicos e que devem corresponder às peculiaridades e aos trâmites que lhe são próprios. Se a Administração julgou razoável o prazo entre a publicação do Edital e a data da apresentação dos envelopes de proposta, o fez no exercício legítimo dos poderes a ela atribuídos seja pela Lei nº 10.233, de 2001, pela Lei nº 8.987, de 1995, pela Lei nº 9.491, de 1997, pela Resolução nº 18/2013, do Conselho Nacional de Desestatização, ou ainda nos termos do art. 3º do Decreto nº 2.444, de 1997. E ainda, a seu juízo, se assim entender, e conforme disposto no item 11.2, IV, do Edital, além das prerrogativas que decorrem implicitamente da sua função legal, a Comissão de Outorga poderá prorrogar os prazos de que trata o Edital, em caso de interesse público, caso fortuito ou força maior.

6 - Protocolo nº 1629762

Recebido em 4/12/2013 às 16:36:03(hs)

Parte V – Regulamento do Leilão – Item 15, subitem III e Anexo X

Pergunta 1: Parte V do Edital, item 15,III exige R\$ 315.000.000,00 de integralização em moeda corrente nacional. O Anexo X consta, por extenso, (Trezentos e noventa e cinco milhões de reais). Qual o valor correto?

Resposta:

No anexo 10, onde se lê "R\$ 315.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais)", leia-se "R\$ 315.000.000,00 (trezentos e quinze milhões de reais)"

7 - Protocolo nº 1629768

Recebido em 5/12/2013 às 12:35:20(hs)

Pergunta 1: Anexo 10 - O modelo de declaração de capacidade financeira apresenta em valor numérico 315 milhões de reais e, por extenso, trezentos e noventa e cinco milhões de reais. Entende-se que o valor correto, em atendimento ao item 15.3.iii do Edital é de trezentos e quinze milhões, em conformidade com o valor numérico apresentado. Confirma este entendimento?

Resposta:

No anexo 10, onde se lê "R\$ 315.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais)", leia-se "R\$ 315.000.000,00 (trezentos e quinze milhões de reais)"

8 - Protocolo nº 1630866

Recebido em 5/12/2013 às 16:54:42(hs)

Anexo 2 – Programa de Exploração da Rodovia (PER), item 5 – GESTÃO AMBIENTAL, página 84.

Pergunta 1: É correto o entendimento que a recuperação dos passivos ambientais existentes em área adjacentes fora da faixa de domínio da rodovia será de responsabilidade do DNIT? Se positivo, esta cláusula, estará incluída no Contrato ou Termo de Compromisso do IBAMA x Concessionária x DNIT?

Resposta:

Conforme a subcláusula 21.2.7 do Contrato de Concessão a Concessionária não é responsável pela recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do Sistema Rodoviário.

Contrato de Concessão, item 5 Autorizações Governamentais, item 5.1 – A Concessionária deverá:, sub-item 5.1.3, página 12

Pergunta 2: Condicionantes ambientais – conforme item 5.1.3 do Contrato: Como a Concessionária será responsável pelo cumprimento das condicionantes das licenças obtidas por terceiros, uma vez que a mesma não tem o devido conhecimento destas, qual a previsão destes custos?

Resposta:

A previsão destes custos foi alocada no modelo financeiro do EVTEA. Além disso, conforme a subcláusula 21.2.16 a Concessionária não é responsável pelo atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo da Concessionária por força da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas, bem como os custos relacionados ao atendimento destas exigências e condicionantes nas licenças a cargo da Concessionária ou do Poder Concedente.

Pergunta 3: Não foram fornecidos os custos relacionados a recuperação de passivos ambientais e desapropriações, conforme se verificou em outros editais de concessão. A ANTT disponibilizará estes custos?

Resposta:

Todos os estudos foram disponibilizados, inclusive os custos relacionados aos passivos ambientais.

Pergunta 4: As licenças ambientais para; bota-foras, caixas de empréstimos, instalações industriais, canteiros de obras, pedreiras, areais e demais jazidas de solos, estarão incluídas nas licenças prévias e de instalação de responsabilidade do poder concedente?

Resposta:

Sim, estarão incluídas no escopo da Licença de Instalação desde que sejam apresentadas pela Concessionária, tempestivamente, as informações necessárias. Conforme a subcláusula 6.10 a Concessionária deverá submeter à ANTT no prazo de 4 (quatro) meses a partir da data de assinatura do Contrato, o projeto de todos os trechos da rodovia objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias. Estes projetos devem conter os trechos que atendem as metas definidas no item 3.2.1 do PER e os elementos relacionados na subcláusula 6.9.

9 - Protocolo nº 1630870

Recebido em 5/12/2013 às 17:29:32(hs)

Pergunta 1: Quando do edital anterior, (edital 001/2012), a Associação dos Proprietários do Aconchego da Serra (APAS), entendendo que seus associados serão prejudicados em seu direito de ir e vir, principalmente face a sua dependência direta com Belo Horizonte para quaisquer necessidades, moveu ação na justiça federal, sob o numero de processo 3788-49.2013.4.01.3800, que continha inclusive pedido de limar para cancelamento do leilão. O processo findou extinto tendo em vista o cancelamento do edital. Ocorre que a localização do posto de pedágio objeto desta ação foi alterada, passando a ser o Km 575,1. Este local fica a apenas 400 (quatrocentos) metros da portaria do nosso Condomínio. Assim, por apenas 400 metros, a polemica vai ter continuidade. Entendemos que, a bem de pacificar a questão e de se evitar a necessidade de nova judicialização do processo de licitação, seria bastante que o

local destinado ao posto de pedágio fosse alterado . Certamente, estes 400 metros de diferença não representam nenhuma dificuldade técnico-locacional.

Resposta:

A Concessionária deverá implantar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio observando todos os parâmetros técnicos e de desempenho previstos no item 3.4.5 do PER, a Concessionária deverá implantar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, com localização de acordo com o Apêndice E, podendo sua posição ser alterada em até 5 km. Caso a Concessionária julgar conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, deverá submeter à ANTT, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto no tráfego local que justifique a alteração da localização da praça de pedágio. Impedimentos serão analisados nos casos concretos e a ANTT analisará a solução proposta pela Concessionária.

10 - Protocolo nº 1630873

Recebido em 6/12/2013 às 10:00:22(hs)

Pergunta 1: O local previsto para o posto de pedágio no km 575,1 da rodovia BR-040 situa-se em meio a uma malha de áreas urbanas, parte já totalmente ocupada e parte em processo de urbanização. Esta malha conta com diversas vias já implantadas, inclusive em pista dupla, algumas destas já pavimentadas e em uso, outras já implantadas, mas pouco utilizadas. Estas vias podem ser facilmente visualizadas em imagem Google da área, como na figura que apresentamos anexada, na qual reforçamos em linha pontilhada vermelha a referida malha (indicando inclusive quando a via tem pista dupla). Estas vias estão em áreas urbanas e em terrenos de terceiros, fora da área de atuação do DNIT e da ANTT, já sendo vias consolidadas, não podendo ser fechadas. Como pode ser verificado, tais vias representam evidentes rotas de fuga ao referido posto de pedágio. A consolidação destas rotas de fuga, por um lado, representará pre juízo à concessionária, mas, por outro, representará graves problemas com trânsito pesado nas áreas urbanas por onde elas passam, gerando incômodos e problemas de segurança. Estas rotas de fuga em torno do km 571,1 somente deixam de existir a partir de trevo situado em área plana e reta no km 576,5 – indicado na figura anexa. É recomendável a verificação desta questão, pois a mesma certamente será um grave potencial de conflitos e problemas com esta praça de pedágio. Cabe ressaltar ainda que o local indicado para o pedágio (km 575,1) está dentro dos limites da UC de proteção integral “Monumento Natural da Serra da Moeda”, o que provavelmente levará ao impedimento de sua implantação tendo em vista o que estabelece a Lei Federal 9985, de 18/07/2000. Existe, entretanto, local reto e plano que possibilita a implantação de um posto de pedágio fora dos limites desta UC, que é, coincidentemente, também a partir do km 576,5 – o mesmo que evitaria os problemas de rota de fuga já indicados.

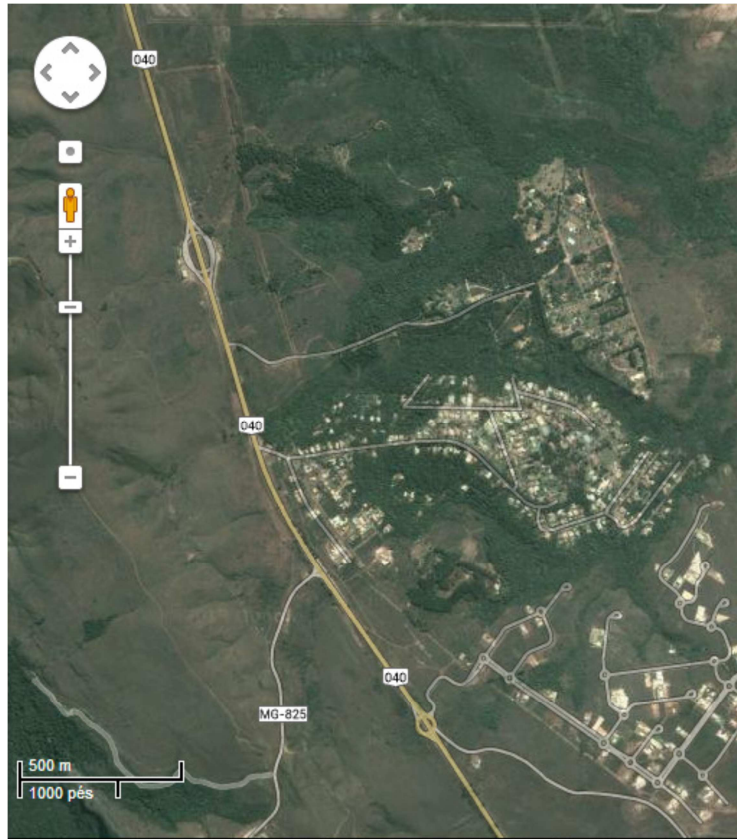


Figura que apresenta o local previsto para o posto de pedágio no Km 575,1, em meio a áreas urbanizadas e em processo de urbanização, com diversas vias já implantadas, inclusive em pista dupla, que representarão rotas de fuga ao posto de pedágio, por já se encontrarem implantadas e consolidadas. Estas rotas somente deixam de existir a partir do KM 576,5 – indicado na figura. Cabe ressaltar que o local indicado para o pedágio (Km 575,1) está dentro dos limites da UC de proteção integral “Monumento Natural da Serra da Moeda”, existindo entretanto local reto e plano que possibilita a implantação de um posto de pedágio fora dos limites desta UC, que é, coincidentemente, também a partir do Km 576,5.

Resposta:

A Concessionária deverá implantar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio observando todos os parâmetros técnicos e de desempenho previstos no item 3.4.5 do PER, a Concessionária deverá implantar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, com localização de acordo com o Apêndice E, podendo sua posição ser alterada em até 5 km. Caso a Concessionária julgar conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, deverá submeter à ANTT, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto no tráfego local que justifique a alteração da localização da praça de pedágio. Impedimentos serão analisados nos casos concretos e a ANTT analisará a solução proposta pela Concessionária.

11 - Protocolo nº 1630881

Recebido em 6/12/2013 às 12:10:36(hs)

Pergunta 1: Prezados Srs., Com relação a localização do posto de pedágio no Km 575,1 – município de Itabirito/MG, este local fica dentro de uma Unidade de Conservação de Proteção Integral – Monumento Natural Estadual da Serra da Moeda (vide figura anexa), que foi criado depois da implantação da BR 040, e por isso a estrada continuou atravessando a UC.

Entretanto, face aos objetivos desta de UC de proteção integral, não são admissíveis impactos adicionais, especialmente a implantação de uma estrutura de uso intensivo como um posto de pedágio. Esta localização poderá causar problemas no licenciamento ambiental e atrasos na implantação do posto que pode ser inviabilizada neste local. Vale observar que existe evidente alternativa locacional a este posto de pedágio que não impacta a UC, como pode ser verificado a partir do local indicado na figura anexa como “reta 2”, onde é possível a implantação do posto de pedágio a partir do Km 576,5, a apenas 1,4 km a frente, local este que já se encontra fora da UC (ver arquivo anexo). Cabe aqui ressaltar que, agravando a situação, o local pretendido pela ANTT para implantação do posto de pedágio é exatamente o antigo posto de controle da receita estadual, estrutura esta que foi construída e recentemente reformada pelo estado de MG, para que seja implantada a sede da UC no qual se encontra inserido, já existindo inclusive o funcionamento de uma brigada de incêndio florestal no local. OUTROSSIM, a localização pré-destinada para a implantação da praça de pedágio está a menos de 800 metros da entrada do município de Moeda / MG, fato este gerador de complicações sérias e desestímulo para o desenvolvimento de nosso município já carente de ofertas diversas, principalmente estudo, emprego e renda. SOLICITAMOS, especial consideração e atenção. Att Anderson Carvalho Chefe de Gabinete Prefeitura de Moeda / MG

ANEXO A INFORMAÇÃO ENVIADA A ANTT PELA APAS ATRAVES DO SITE



Figura que apresenta o local previsto para o posto de pedágio no Km 575,1, os limites da UC de proteção integral “Monumento Natural da Serra da Moeda” e o local reto e plano que possibilita a implantação de um posto de pedágio fora dos limites desta UC, a partir do Km 576,5.).

Resposta:

A Concessionária deverá implantar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio observando todos os parâmetros técnicos e de desempenho previstos no item 3.4.5 do PER, a Concessionária deverá implantar e operar o sistema de arrecadação

de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, com localização de acordo com o Apêndice E, podendo sua posição ser alterada em até 5 km. Caso a Concessionária julgar conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, deverá submeter à ANTT, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto no tráfego local que justifique a alteração da localização da praça de pedágio. Impedimentos serão analisados nos casos concretos e a ANTT analisará a solução proposta pela Concessionária.

12 - Protocolo nº 1630884

Recebido em 6/12/2013 às 14:41:45(hs)

Item 2.4.1 do Edital de Concessão.

Pergunta 1: Conforme 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?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 4.1 do Edital de Concessão.

Pergunta 2: Uma vez que tanto a Lei nº. 9.491, de 1997 quanto a Lei nº. 8987, de 1995, não estabelecem prazo para apresentação de impugnação ao Edital, 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. Favor confirmar o nosso 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 2 dias úteis anteriores à data prevista para entrega dos envelopes e documentos, conforme previsto no Edital.

Item 7.2.1 do Edital de Concessão.

Pergunta 3: 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, de maneira que não cause prejuízo às partes.

Item 7.10 do Edital de Concessão.

Pergunta 4: Entendemos que em qualquer hipótese prevista no referido item, 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. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

Sim o entendimento está correto. Haverá o direito ao contraditório e à ampla defesa.

Item 8.1.2 alínea II do Edital de Concessão.

Pergunta 5: 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 6: 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 9.3 alínea VII do Edital de Concessão.

Pergunta 7: 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, e em relação ao caso concreto. Havendo reequilíbrio econômico-financeiro, o contrato prevê os mecanismos.

Item 9.3 alínea VII do Edital de Concessão.

Pergunta 8: 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 Edital prevê que a Proposta Econômica Escrita deverá considerar como premissa que o valor dos investimentos previstos no PER serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente, 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 9: 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. Esta hipótese de habilitação tardia, aliada à característica do cronograma de obras, que tem seu maior volume de investimentos concentrado no início da concessão, 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:

O reequilíbrio econômico Financeiro do Contrato de Concessão será avaliado à luz da matriz de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão, e em relação ao caso concreto. Havendo reequilíbrio econômico-financeiro, o contrato prevê os mecanismos.

Item 9.3 alínea VII do Edital de Concessão.

Pergunta 10: Favor esclarecer se possíveis prejuízos financeiros suportados pela Concessionária em razão do atraso na obtenção do REIDI, sem que o atraso decorra de culpa da Concessionária, integram a matriz de risco de responsabilidade do Poder Concedente, prevista na cláusula 21.2 do Contrato de Concessão.

Resposta:

Prazos aplicáveis ao Poder Concedente que forem descumpridos, e alterações na legislação e regulamentação integram a matriz de risco de responsabilidade do Poder Concedente, prevista nas cláusulas 21.2.3 e 21.2.5.

Item 13.3.1 c/c o Item 13.3.2 do Edital de Concessão.

Pergunta 11: Entendemos que no caso de inabilitação da Proponente, nos termos do referido item do Edital, não há que se falar em fixação de 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. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento não está correto. Todas as Proponentes que forem declaradas vencedoras do leilão, porém inabilitadas por desatenderem os requisitos de habilitação, estão sujeitas ao disposto no item 13.3 do Edital, ou seja, tal ocorrência implicará a fixação de multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta e execução integral da sua Garantia da Proposta.

Item 13.3.1 do Edital de Concessão.

Pergunta 12: Entendemos que a Garantia da Proposta somente poderá ser executada pela ANTT, mediante prévia notificação à Proponente e, desde que, seja assegurado a esta, o direito ao contraditório e a ampla defesa. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

Sim o entendimento está correto. Haverá o direito ao contraditório e à ampla defesa.

Item 15.6.1 do Edital de Concessão.

Pergunta 13: Entendemos que a Garantia da Proposta somente poderá ser executada pela ANTT, mediante prévia notificação à Proponente e, desde que, seja assegurado a esta, o direito ao contraditório e a ampla defesa. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

O entendimento está correto.

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

Pergunta 14: 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, não havendo necessidade, portanto, da apresentação do Ato Constitutivo. 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 15: Entendemos não ser necessária 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 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 14.1 – Tabela VIII – nºs. 26 a 31 do Anexo 5 do Edital de Concessão.

Pergunta 16: Com relação os documentos que comprovam os poderes dos signatários, entendemos que não precisarão ser juntados um para cada Declaração emitida, basta tão somente ser inserido no Volume 3 (Documentos de Qualificação) um documento único que comprovem os poderes dos signatários. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto. No Volume 3 basta a apresentação de documento único que comprove os poderes dos signatários.

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

Pergunta 17: 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 18: Entendemos que os ganhos de produtividade a serem compartilhados com os usuários do Sistema Rodoviário serão aqueles obtidos pelo Setor Rodoviário Brasileiro, conforme a definição da cláusula 18.4.5. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

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

Pergunta 19: 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 20: Caso a assinatura do Termo de compromisso e regularização ambiental sofra um atraso por responsabilidade do IBAMA 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? Se tais atrasos afetarem a implantação da primeira etapa de obras, terá reequilíbrio por perda de receita?

Resposta:

A assinatura do Termo de Arrolamento prevista na cláusula 4.2.1 do Contrato de Concessão não é condição para assinatura do Termo de Compromisso de regularização ambiental prevista no 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 à assinatura do Termo de Compromisso de regularização ambiental prevista no 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 21: c) 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 22: 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 23: Entendemos que os bens que inicialmente 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, sem prejuízo de alteração do Sistema Rodoviário durante o prazo de Concessão ou de inclusão de bens que serão adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária, ao longo do Prazo da Concessão e que serão utilizados na operação e manutenção do Sistema Rodoviário. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

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, quando da verificação pelo concessionário.

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

Pergunta 24: Entendemos que todos os bens que inicialmente integram o Sistema Rodoviário deverão constar no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens e serão transferidos pela União na Data da Assunção, sem prejuízo de alteração do Sistema Rodoviário durante o prazo de Concessão ou de inclusão de bens que serão adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária, ao longo do Prazo da Concessão e que serão utilizados na operação e manutenção do Sistema Rodoviário. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

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, quando da verificação pelo concessionário.

Subcláusula 4.3.3 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 25: Entendemos que o disposto na subcláusula 4.3.3 se aplica a todas as obrigações de investimento originalmente previstas no PER, independentemente do momento em que elas forem realizadas ou tenham sua realização solicitada pela ANTT. Todavia, caso o Poder Concedente venha 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 a esses novos investimentos solicitados pela ANTT e que não estejam previstas originalmente no PER e no Contrato de Concessão. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

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

Cláusula 5.1 da Parte VII - Minuta de Contrato.

Pergunta 26: Independentemente de a Concessionária estar obrigada a ressarcir o valor correspondente aos Estudos ambientais, ao Poder Concedente ou a entidade por ele indicada, a qual fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios que excederem ao montante previsto na cláusula 7.1 do Contrato de Concessão, entendemos ser necessário ter o conhecimento prévio dos estudos ambientais em andamento pelo Poder Concedente, principalmente com relação aos trechos urbanos. Tais informações serão disponibilizadas pelo Poder Concedente com antecedência suficiente para que as proponentes as analisem antes da data prevista para entrega da Proposta? Caso as informações somente sejam entregues após a assinatura do contrato, estas serão entregues à Concessionária em prazo compatível para sua análise? Caso a Concessionária julgue necessário solicitar alterações nesses estudos, e isso cause atrasos nas obrigações contratuais, esta poderá ser isentada de penalidades desde que tenha sido diligente em todo o processo? A ANTT irá analisar estes caso à época de cada evento?

Resposta:

Conforme a subcláusula 5.2 do Contrato de Concessão, o Poder Concedente deverá 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. A concessionária é responsável, conforme a subcláusula 5.1, pela obtenção da Licença Prévia e da Licença de Instalação para as Obras em Trechos Urbanos previstas no PER (contornos) – incluindo a realização dos estudos ambientais. Em relação às licenças tratadas na subcláusula 5.2, os licitantes interessados poderão entrar em contato com a entidade do Poder Concedente executora dos estudos, a Empresa de Planejamento e Logística S. A., a fim de obter as informações que necessite. Eventuais alterações devem ser avaliadas e, caso pertinentes, validadas pela Empresa de Planejamento e Logística S. A.. Casos de atrasos serão analisados, quando ocorrerem, com base nas regras contratuais.

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

Pergunta 27: A Licença Prévia e Licença de Instalação será entregue a Concessionária de toda extensão do lote, em prazo compatível ao cumprimento do contrato?

Resposta:

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. Os licitantes interessados poderão entrar em contato com a entidade do Poder Concedente executora dos estudos, Empresa de Planejamento e Logística, a fim de obter as informações que necessitem. No que tange a entregas de projeto dos trechos que sofrerão a ampliação de capacidade, a concessionária poderá indicar a prioridade das ampliações, sem, no entanto, que isso implique em obrigação de disponibilização de licenças conforme priorização.

Cláusula 6.8 da Parte VII - Minuta de Contrato.

Pergunta 28: 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 prevista na cláusula 6.8 do Contrato de Concessão será realizada pela Concessionária em conjunto com a ANTT. 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. 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 29: É correto afirmar que o projeto funcional 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 esta deverá aprova-lo antes de submeter o projeto ao IBAMA? 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. Caso a Concessionária não consiga abrir suas praças de pedágio na data contratual devido ao não cumprimento desta condicionante, terá direito a 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 7.1 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta 30: Os estudos ambientais contratados pelo Poder Concedente encontram-se em que estágio? Há data prevista para conclusão?

Resposta:

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. Os licitantes interessados poderão entrar em contato com a entidade do Poder Concedente executora dos estudos, Empresa de Planejamento e Logística, a fim de obter as informações que necessitem. No que tange a entregas de projeto dos trechos que sofrerão a ampliação de capacidade, a concessionária poderá indicar a prioridade das ampliações, sem, no entanto, que isso implique em obrigação de disponibilização de licenças conforme priorização.

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

Pergunta 31: Entendemos que caso a EPL ou terceiros autorizados por ela para utilizar a estrutura instalada, vier a causar danos seja por mal uso, seja por culpa ou dolo, a Concessionária não será responsável pela reposição dos equipamentos danificados. Está correto nosso entendimento? Caso a Concessionária seja responsável pela reposição de tais equipamentos, entendemos que os custos deverão ser reequilibrados. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Em relação às obrigações dispostas na cláusula 8 do Contrato e respectivas subcláusulas, está correto o entendimento.

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

Pergunta 32: A não obtenção da DUP em até 6 (seis) meses por parte da ANTT, poderá ocasionar frustração nas receitas da Concessionária em um certo período ou por não execução das praças de pedágios e/ou não duplicação de trecho ocasionando perda de tráfego conforme foi previsto em seus estudos. Pergunta-se: Será reequilibrado este investimento não executado, como também retirado da sua proposta a receita do tráfego 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 das obrigações contratuais e/ou o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

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

Pergunta 33: 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 tráfego. Está correto o nosso entendimento, sim ou não? a) Em caso positivo, como se dará

a aferição de receita perdida? Em caso negativo, como se dará este reequilíbrio principalmente com a perda do tráfego?

Resposta:

Eventual atraso no cumprimento das metas de duplicação será reequilibrado por meio da aplicação do Fator D, conforme prevê a Subcláusula 22.6.4 (v). Eventual perda de receita pelo atraso no início da cobrança de pedágio ou pelo atraso nas obras de duplicação, quando imputável ao Poder Concedente, será estimada e então reequilibrada.

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

Pergunta 34: 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. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Eventual atraso no cumprimento das metas de duplicação será reequilibrado por meio da aplicação do Fator D, conforme prevê a Subcláusula 22.6.4 (v). Eventual perda de receita pelo atraso no início da cobrança de pedágio ou pelo atraso nas obras de duplicação, quando imputável ao Poder Concedente, será estimada e então reequilibrada.

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

Pergunta 35: 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 Licença 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. São esses tipos de projetos necessários para a obtenção da Licença de Instalação.

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

Pergunta 36: b) 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:

O entendimento está correto.

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

Pergunta 37: 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:

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 à não conclusão das obras ou à 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, 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 38: 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:

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 à não conclusão das obras ou à 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, observado o devido processo legal, com direito ao contraditório e a ampla defesa.

Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta 39: Ao longo de 2012 e 2013, foram concluídas obras de duplicação pelo ‘ 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:

A Concessionária apenas terá obrigação ao atendimento dos parâmetros da Classe IA nas obras definidas no item 3.2 do PER, observados os critérios de parâmetros técnicos definidos no item 3.2.5.1 do PER. Nos segmentos listados no Apêndice A definidos como duplicados ou em obras de duplicação, a Concessionária terá de atender aos parâmetros de desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção.

Subcláusula 10.5.5 e 10.5.6 da Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta de Contrato.

Pergunta 40: 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 10.5.4 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.

Cláusula 12.6 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 41: 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, entendemos que a Garantia de Execução somente poderá ser executada pela ANTT, mediante prévia notificação à Proponente e, desde que, seja assegurado a esta, o direito ao contraditório e a ampla defesa. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

A execução da garantia é cabível, sem qualquer formalidade além do envio de notificação pela ANTT, nos casos em que a Concessionária não adotar providências para sanar inadimplemento de obrigação legal, contratual ou regulamentar, desde que antes o ocorrido tenha sido objeto de procedimento específico anterior, onde será garantido o contraditório e a ampla defesa.

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

Pergunta 42: 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 Patrimônio Líquido, onde são apresentadas as movimentações do capital social no ano vigente e anterior, atenderá a esse item, ou a Concessionária deverá publicar nota explicativa específica contendo essa informação?

Resposta:

A Concessionária deverá publicar Nota Explicativa específica do Patrimônio Líquido informando seu capital social no encerramento de cada exercício incluindo a quantidade e o valor individual de cada ação. 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 autorização da ANTT”. Alterações na composição societária, quando houver, também deverão ser divulgadas nesta Nota.

Cláusulas 15da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta 43: Entendemos que qualquer notificação ou obrigação imposta pela Fiscalização realizada pelo Poder Concedente será concedido à Concessionária o prévio direito de defesa, conforme estabelece o item 15.8 da Minuta do Contrato, sendo que somente após a devida comprovação de culpa ou dolo, a Concessionária estará obrigada a reparar, corrigir, remover,

reconstruir ou substituir as obras e serviços pertinentes à Concessão. Favor confirmar o nosso 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, apresentação de danos causados, custos e a ampla defesa, sem prejuízo, entretanto, da presunção de legalidade, exigibilidade e auto-executoriedade dos atos administrativos.

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

Pergunta 44: A Minuta do Contrato estabelece que 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. Todavia, entendemos que na impossibilidade de concluir os trabalhos iniciais no Sistema Rodoviário, a execução de 10% (dez por cento) das obras de duplicação detalhadas no PER, necessários para início da cobrança da Tarifa de Pedágio, por fatos não atribuíveis à Concessionária, como por exemplo, os riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente (Cláusula 21.2 da Minuta do Contrato), este poderá alterar, com anuência da Concessionária, obrigações contratuais, bem como reconhecerá o equilíbrio econômico-financeiro em relação a perda de receita tarifária. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

Eventual atraso no cumprimento das metas de duplicação será reequilibrado por meio da aplicação do Fator D, conforme prevê a Subcláusula 22.6.4 (v). Eventual perda de receita pelo atraso no início da cobrança de pedágio ou pelo atraso nas obras de duplicação, quando imputável ao Poder Concedente, será estimada e então reequilibrada.

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

Pergunta 45: 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, bem como o Desconto do Reequilíbrio, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado, a exemplo, os riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente (Cláusula 21.2 da Minuta do Contrato). 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 à não conclusão das obras ou à 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.

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

Pergunta 46: 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 47: Uma vez que a contratação de seguros por parte da Concessionária é condição prévia para a assinatura do Contrato de Concessão, conforme estabelece o item 15.3 (iv) do Edital e, portanto, antes da data de qualquer eventual ocorrência de sinistro sob a responsabilidade da Concessionária, entendemos que as coberturas de seguros oferecidos no Brasil deverão contemplar aquelas existentes até a data da sua efetiva contratação. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

A Concessionária deve observar o disposto na subcláusula 21.1.16 "caso fortuito e força maior que possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência".

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

Pergunta 48: Uma vez que a contratação de seguros por parte da Concessionária é condição prévia para a assinatura do Contrato de Concessão, conforme estabelece o item 15.3 (iv) do Edital e, portanto, antes da data de qualquer eventual ocorrência de sinistro sob a responsabilidade da Concessionária, entendemos que as coberturas de seguros oferecidos no Brasil deverão contemplar apenas aquelas existentes até a data da sua efetiva contratação. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

A Concessionária deve observar o disposto na subcláusula 21.1.16 "caso fortuito e força maior que possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência".

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

Pergunta 49: Entendemos que uma vez que a aplicação do Desconto de Reequilíbrio tem por objetivo manter o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato e que os eventos elencados na Cláusula 21.2 são de responsabilidade do Poder Concedente, tem-se que a Concessionária não poderá ter o seu contrato reequilibrado em favor do Poder Concedente pelo Desconto do Reequilíbrio caso não consiga atender aos Parâmetros de Desempenho ou venha atrasar a execução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e manutenção do Nível dos Serviços, se os eventos forem comprovados e reconhecidos pelo Poder Concedente como de sua exclusiva responsabilidade. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

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

origem absolutamente não-econômica, como, por exemplo, a falta da apresentação de um relatório ou a obstrução da fiscalização. Em sentido contrário, é possível que um desajuste entre ônus e bônus do contrato não tenha qualquer relação com o comportamento – faltoso ou não – do concessionário, ocorrendo por circunstâncias alheias à sua esfera de ação. Não por isso deixará de atuar o desconto de reequilíbrio, que tem conteúdo sancionatório (reprovador) neutro. Uma vez que o objetivo é “calibrar” o pagamento da concessionária, de acordo com a qualidade e quantidade do serviço prestado, bem como com a realização dos investimentos previstos, será indiferente se a concessionária contribuiu ou deixou de contribuir com aquele resultado objetivo. A deficiência de qualquer dos indicadores objetivos de desempenho indicará que os serviços deixaram de ser prestados em conformidade com a equação original do contrato, reclamando a sua estabilização. É dizer que o mecanismo de desconto de reequilíbrio terá por base exclusivamente os serviços e investimentos executados pelo particular (encargos), readequando sua remuneração em razão desses (benefícios). O desconto de reequilíbrio destina-se à reconstituição do status quo ante dessa harmonia inicial que foi rompida por um acontecimento no decurso da execução do contrato. Ao contrário da sanção contratual, não tem a finalidade de retribuição por uma falha cometida, não tem por objetivo a punição (ou a negação do mal). Visa, isto sim, rebalancear a equivalência entre encargos e benefícios do contrato, a restaurar o equilíbrio previsto no momento inicial do contrato e que deve ser preservado durante toda a sua execução. Assim, não se estará propriamente “descontando” a remuneração, mas sim a fixando novamente, de acordo com os parâmetros objetivos do próprio edital e do contrato. É claro que se deve cuidar para que a aferição dos parâmetros de desempenho seja clara e objetiva. Mas, por não se tratar de sanção, o desconto de reequilíbrio não está sujeito ao prévio procedimento administrativo (embora exista um foro de discussão dos parâmetros atribuídos ao particular). Também por tal razão, o contrato dispõe de cláusula que cuida de apartar o desconto de reequilíbrio das demais penalidades nele previstas, ao afirmar que a aplicação de penalidades independente do desconto.

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

Pergunta 50: 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 aos novos investimentos solicitados pela ANTT e que não estejam previstas originalmente no PER. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

Sim o entendimento está correto.

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

Pergunta 51: Para que a Concessionária possa atender os dispositivos contratuais 36.6 e 36.7, necessitaria contratar uma empresa especializada para fazer competente avaliação da Concessão, a qual demandaria no mínimo 06 (seis) meses. Considerando que a contratação de seguro é condição prévia para assinatura do Contrato de Concessão, conforme estabelece o item 15.3 (iv) do Edital, entendemos que a forma de cálculo do LMI a ser efetivamente considerada é aquela que vigorará a partir do 2º ano da Concessão, sendo que para o 1º ano a Concessionária poderá utilizar valores estimados por ela mesma, e aprovados pela seguradora com base em análises de mercado para rodovias na mesma situação. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

Os montantes cobertos pelos seguros 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.

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

Pergunta 52: 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:

O impacto a ser considerado na tarifa deverá ter efeito financeiro neutro para o concessionário.

Subcláusula 18.4.2 (i) da Cláusula 18.4 da Parte VII – Minuta do Contrato.

Pergunta 53: 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 quinquenal. 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.

Item 3.1 do PER

Pergunta 54: 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 3.2.1.2 do PER

Pergunta 55: As vias marginais também dependerão das aprovações das Prefeituras onde estão inseridas, está correto o nosso entendimento? A Concessionária será a responsável para adotar todas as providências. Está correto 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. A concessionária, na implantação das marginais, deverá observar os manuais do DNIT e normas técnicas. As marginais devem estar em harmonia com os demais viários.

Item 3.2.3.3 do PER

Pergunta 56: 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 57: 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 de forma a equalizar as propostas das proponentes.

Resposta:

As obras previstas no item 3.2.3.3 do PER não têm 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 3.2.5 do PER

Pergunta 58: 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:

Como regra geral a concessionária deverá corrigir a superelevação das pistas existentes. Porém, no item 3.2.5.1 do PER, estão descritos os parâmetros técnicos para atendimento à Classe da Rodovia e todas as execuções previstas.

Item 3.4.6 do PER

Pergunta 59: Independentemente da obrigação de implantar e manter cabos de fibra óptica conforme previsto no Contrato de Concessão e no PER, entendemos que a concessionária 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:

O entendimento está correto no que tange aos parâmetros de desempenho dos Sistemas Inteligentes de Transporte da rodovia. Porém a fibra óptica reservada à EPL deve ser implantada, conforme a definição estabelecida no cronograma do PER.

Item 3.4.6.2 do PER

Pergunta 60: “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 a G.655 do ITU-T.

Item 3.4.6.2 do PER

Pergunta 61: 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 62: 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? Qual a distância máxima entre pontos de terminação?

Resposta:

1) Deve-se 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) Será em edificações da própria concessionária, em instalações independentes ou não, ao longo da rodovia. 3) Depende da rota de percurso do cabo. No entanto, a concessionária também poderá instalar terminações em locais de seu interesse, caso opte pela utilização desta tecnologia para uso próprio.

Item 3.4.6.2 do PER

Pergunta 63: Nos 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 pelo fabricante é de 1530nm e 1565nm, entendemos que os testes deverão ser feitos nos comprimento recomendados pelo fabricante, 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 64: Conforme previsto nos Parâmetros Técnicos a fiscalização a ser efetuada pela ANTT, será permanentemente durante 24 horas, todos os dias da semana, está correto nosso entendimento?

Resposta:

Conforme descrito no PER, a Concessionária deverá fornecer todos os recursos, materiais e humanos, para a operação dos postos de pesagem fixos, os quais deverão operar permanentemente, durante 24 horas, todos os dias da semana.

Item 3.4.7 do PER

Pergunta 65: 3) Caso a ANTT ou outra entidade publica não opere durante 24 horas, todos os dias da semana, a balança poderá deixar de operar nestes períodos? Caso a resposta seja negativa, a Concessionaria nestes períodos sem a fiscalização de agentes públicos, poderá emitir autuações para os veículos que apresentarem excesso de peso?

Resposta:

Conforme descrito no PER, a Concessionária deverá fornecer todos os recursos, materiais e humanos, para a operação dos postos de pesagem fixos, os quais deverão operar permanentemente, durante 24 horas, todos os dias da semana. A autuação por excesso de carga fica a cargo de agente público, que poderá ser de maneira presencial ou remota.

Item 3.4.7 do PER

Pergunta 66: Entre os parâmetros técnicos, temos “Os postos existentes na Rodovia poderão ser recuperados e reformados, sendo que os projetos devem ser apresentados para aceitação pela ANTT. Entendemos isto que se aplique desde que os postos estejam explicitados no PER, está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. 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 67: 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 68: 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 6.3. do Edital de Concessão

Pergunta 69: O item 6.3 do Edital prevê que “Exceto quando expressamente autorizado neste Edital, os documentos deverão ser apresentados conforme os modelos constantes do Edital, quando houver”. Consta do modelo do “Anexo 12 – Modelo de Procuração” que a Outorgada da referida procuração terá poderes para “(d) a seu critério, substabelecer, no todo ou em parte, com reserva de poderes, qualquer dos poderes aqui conferidos, nas condições que

julgar ou que julgarem apropriadas”. No entanto, é prática societária comum a inclusão nos estatutos e contratos sociais da vedação de outorga de procuração com poderes para substabelecer. Desta forma, a Licitante entende que é possível alterar o modelo do Edital de modo a adequar-se com seus documentos societários, suprimindo-se a possibilidade de que a Outorgada substabeleça os poderes que lhe foram conferidos pelo signatário da Procuração. Este entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

Clausula 6.10 da Parte VII – Minuta do Contrato

Pergunta 70: A Concessionária somente terá 4 meses para apresentar os projetos de todos os trechos da rodovia que serão objetos das OBRAS DE AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE E MELHORIAS? Podemos entender que o prazo começa a valer a partir da emissão da LI?

Resposta:

A Concessionária deverá submeter no prazo de 4 (quatro) 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, devendo conter, obrigatoriamente, os trechos que atendem as metas definidas no item 3.2.1 do PER e os elementos previstos na subcláusula 6.9 do Contrato de Concessão.

Clausula 10.2.3 (i) da Parte VII – Minuta do Contrato

Pergunta 71: A partir da transferência do trecho urbano referente ao contorno ao Poder Público, entendemos que estão encerradas as obrigações da Concessionária com relação ao trecho transferido. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Sim o entendimento está correto. 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. 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 Público.

Clausula 10.5.1 da Parte VII – Minuta do Contrato

Pergunta 72: Quando se diz parcial, refere-se ao sub trecho sem ser totalmente duplicado? Neste caso, quem irá concluir as duplicações previstas no apêndice D? Caso seja a Concessionária, o procedimento será a apresentação de orçamento para conclusão das obrigações e aprovação da ANTT? Caso esta responsabilidade seja repassada a Concessionária, como será o reequilíbrio contratual?

Resposta:

As condições de recebimento das obras a cargo do DNIT estão previstas na cláusula 10.5 do Contrato de Concessão. Adicionalmente, caso a Concessionária seja instada a realizar as obras listadas no Apêndice D do PER, total ou parcialmente, o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato será recomposto de acordo com os termos das subcláusulas 22.3.1 (ii) e 22.5. do Contrato de Concessão, englobando os demais meios de recomposição desde que de comum acordo.

Clausula 10.5.1 da Parte VII – Minuta do Contrato

Pergunta 73: O termo " A execução das obras listadas no apêndice D do PER" se entende como a somatória dos sub trechos, indicados no anexo, que totalizam 281,1 km, está correto nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Parte VII – Minuta do Contrato

Pergunta 74: Caso a Concessionária seja obrigada, por força de lei, a realizar a construção e a manutenção de estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros, este investimento será objeto de reequilíbrio, independentemente da data de publicação da lei. Está correto nosso 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 afetem o equilíbrio econômico-financeiro.

Item 3.2.3.3 do PER

Pergunta 75: Entendemos que as passarelas a serem orçadas e implantadas devam ter o cumprimento para atravessar uma rodovia de pista dupla com canteiro central e/ou new jersey composta de 2 pistas com 2 faixas por sentido com acostamento. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

As passarelas deverão atender os parâmetros técnicos definidos no item 3.2.5.3 do PER. Caso a Concessionária execute as obras descritas no item 3.2.3.1 do PER, a adequação das passarelas existentes será de responsabilidade da Concessionária, sem direito a reequilíbrio.

Item 3.4.5 do PER

Pergunta 76: Praças de Pedágios: Caso, por motivos técnicos, ambientais, ou outras razões justificadas, não for possível instalar a praça de pedágio com as cabines de ambos os sentidos alinhadas num mesmo local, poderão ser propostas alternativas defasadas ou desalinhadas dentro da tolerância de 5km estabelecida no Edital?

Resposta:

A Concessionária deverá implantar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio observando todos os parâmetros técnicos e de desempenho previstos no item 3.4.5 do PER. Impedimentos serão analisados nos casos concretos e a ANTT analisará a solução proposta pela Concessionária.

Item 3.4.5 do PER

Pergunta 77: Para os dimensionamentos das praças de pedágios podemos considerar que as mesmas deverão atender ao VMDA e suas projeções de crescimento ao longo do tempo, considerando os dias típicos?

Resposta:

A Concessionária deverá implantar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio observando todos os parâmetros técnicos e de desempenho previstos no item 3.4.5 do PER.

Anexos 19 e 20 do Edital de Concessão

Pergunta 78: Entendemos que o Plano de Negócios elaborado pela Proponente, deva ser anexado ao contrato com o Proponente Vencedor da Licitação, visto que este serviu como para a análise da viabilidade financeira e consequente fornecimento das cartas dos Anexos 19 e 20 pela instituição financeira e auditoria independente. Para tais instituições é fundamental que o Plano de Negócios analisado /aprovado seja considerado anexo ao contrato a ser assinado. Está correto 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 a 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 Negócios 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.

Cláusula 9.1 da Minuta do Contrato

Pergunta 79: Caso a Concessionária se sinta prejudicada de alguma forma para cumprimento do contrato por algum motivo que não seja de sua responsabilidade, ela poderá solicitar a ANTT reequilíbrio contratual desde que comprovado a sua diligência para solução de todos os problemas?

Resposta:

O reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão será avaliado à luz da matriz de riscos prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão, e em relação ao caso concreto. Caso seja avaliada a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro, serão aplicados os mecanismos previstos no Contrato.

Item 3.2.2.1 do PER

Pergunta 80: Nosso entendimento é que teremos no máximo 7 anos para conclusão das obras nos trechos urbanos, 2 anos para o Período de aprovação do traçado (ANTT/Municípios) mais 5 anos para o Período de obras, que se inicia após o período de aprovação do traçado. Está correto o nosso entendimento, sim ou não? Em caso negativo, favor esclarecer.

Resposta:

As Obras obrigatórias em Trechos Urbanos têm um período de aprovação do traçado (ANTT/Municípios) que se inicia a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário, devendo ser concluídas 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 à ANTT e aos Municípios. A seu turno as Obras alternativas em Trechos Urbanos têm um período de aprovação do traçado (ANTT/Municípios) que se inicia a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário, devendo ser concluídas 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 à 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 à 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.

Subcláusula 18.1 da Cláusula 18 da Parte VII – Minuta de Contrato

Pergunta 81: Caso a Concessionária, quando da assunção, verifique que seja mais econômico a não construção de uma das praças, sendo que isso não altere as demais tarifas das outras praças e nem seja motivo para nenhuma solicitação de reequilíbrio financeiro e desde que cumpridas todas as outras exigências do edital, a Concessionária poderá ao final dos 18 meses abrir todas as outras praças de pedágio para início das cobranças?

Resposta:

Sim, a cobrança da Tarifa de Pedágio 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 que forem indicadas pela Concessionária.

Subcláusula 18.1 da Cláusula 18 da Parte VII – Minuta de Contrato

Pergunta 82: Poderá a Concessionária, desde que cumpridas todas as exigências do edital antes dos 18 meses, antecipar a abertura das praças de pedágio por ela indicadas para início das cobranças?

Resposta:

Sim o entendimento está correto.

Item 3.2.5.3 do PER

Pergunta 83: Entendemos que não está prevista a iluminação para as vias marginais. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

O escopo do sistema elétrico e de iluminação está previsto no item 3.1.8. do PER.

13 - Protocolo nº 1630885

Recebido em 6/12/2013 às 15:01:52(hs)

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.” 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\$ 315.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais) no capital social até a data de assinatura do Contrato e mais R\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais) até o primeiro ano da Concessão, conforme definido e descrito no Edital em referência.”

Pergunta 1: 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, entende-se que a declaração de capacidade financeira prevista no Anexo 10 do Edital deverá ser emitida por cada empresa membro do consórcio de acordo com a sua efetiva participação no consórcio. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

Sim o entendimento está correto.

Cláusula 4.2.2 do Contrato de Concessão: 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 2: Note-se que podem ocorrer fatos alheios à atuação da concessionária que impliquem na impossibilidade da celebração do termo de compromisso com o IBAMA no prazo previsto na cláusula 4.2.2 do Contrato de Concessão, entende-se que restará afastada qualquer responsabilidade e/ou aplicação de penalidades à concessionária em razão da não celebração do termo de compromisso. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

Caso haja atraso na assinatura do termo de compromisso com o IBAMA, e desde que a Concessionária não tenha dado causa a tal atraso, a concessionária não será penalizada.

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.”

Pergunta 3: Nos termos da cláusula 9.2.1 do Contrato de Concessão, a concessionária será responsável por manter a integralidade da faixa de domínio do sistema rodoviário, adotando as medidas necessárias em caso de invasão de terceiros. Considerando que a concessionária não é dotada das prerrogativas inerentes ao poder de polícia, competência esta atribuída somente ao Estado, entende-se que as providências a serem adotadas pela concessionária seriam (i) o ajuizamento das medidas judiciais cabíveis, como a reintegração de posse, (ii) a notificação dos agentes públicos envolvidos e (iii) a via consensual com os invasores. 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 do Contrato de Concessão: “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 4: A cláusula 9.2.2 do Contrato de Concessão estabelece que a concessionária deverá submeter à ANTT o plano de desapropriação da faixa de domínio, entende-se que o prazo de 3 (três) meses mencionado na referida cláusula é contado da data de assunção da concessão. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

Sim, o entendimento está correto

Cláusula 9.2.2 do Contrato de Concessão: “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 5: Tendo em vista que a ANTT deverá aprovar o plano de desocupação da faixa de domínio apresentado pela concessionária, favor esclarecer qual o prazo máximo para a ANTT aprovar o referido plano.

Resposta:

Não tem prazo definido no contrato de concessão para aprovação da ANTT, mas será aprovado de maneira célere.

Cláusula 9.3.1 do Contrato de Concessão: “A não obtenção da declaração de utilidade pública dentro do prazo de 6 (seis) meses contados a partir da solicitação formulada perante a ANTT não acarretará responsabilização da Concessionária, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado.”

Pergunta 6: Nos termos da cláusula 9.3.1 do Contrato de Concessão, a não obtenção da declaração de utilidade pública no prazo de 6 meses, contados da solicitação da concessionária à ANTT, não acarreta quaisquer responsabilização da concessionária. Assim, entende-se que caso a declaração de utilidade pública não seja obtida em 6 meses por razões alheias à atuação da concessionária, esta fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Favor informar se o entendimento está correto.

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.

Cláusula 10.1.6 do Contrato de Concessão: “A Concessionária é integralmente responsável pela remoção de todas as interferências existentes no Sistema Rodoviário.”

Pergunta 7: Considerando que no sistema rodoviário serão realizadas obras de responsabilidade do DNIT, conjuntamente com as obras de responsabilidade da concessionária, entende-se que o DNIT, seja diretamente ou por intermédio dos seus subcontratados, será responsável pela remoção das interferências das obras sob sua responsabilidade. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

O entendimento está correto, tendo em vista o disposto na Cláusula 10.5.1, da minuta do Contrato, que atribui ao DNIT a responsabilidade pelas suas obras e, conseqüentemente, pelas interferências que elas causarem durante a sua execução.

Cláusula 10.3.4 do Contrato de Concessão: “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 8: A cláusula 10.3.4 do Contrato de Concessão estabelece que na hipótese de a concessionária não concluir as obras ou não disponibilize os serviços objeto da concessão, a ANTT aplicará as penalidades previstas no Contrato de Concessão, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, mediante aplicação automática do desconto de reequilíbrio. Todavia, 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, inclusive em face de riscos assumidos exclusivamente pelo Poder Concedente, entende-se que somente serão aplicadas as penalidades prevista no Contrato 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:

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

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

Cláusula 10.4.4 do Contrato de Concessão: “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 9: A cláusula 10.4.4 do Contrato de Concessão estabelece que na hipótese de a concessionária não concluir as obras de manutenção de nível de serviço, a ANTT poderá aplicar as penalidades previstas no Contrato de Concessão, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, mediante aplicação automática do desconto de reequilíbrio. Considerando que o atraso na conclusão das obras de manutenção de nível de serviço poderá decorrer de fatos alheios à vontade e atuação da concessionária, inclusive em face de riscos assumidos exclusivamente pelo Poder Concedente, entende-se que somente serão aplicadas as penalidades previstas no Contrato 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:

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

uma das partes, não decorre e não necessariamente gera impactos econômicos na equação do contrato. As sanções podem, por exemplo, ter origem absolutamente não-econômica, como, por exemplo, a falta da apresentação de um relatório ou a obstrução da fiscalização. Em sentido contrário, é possível que um desajuste entre ônus e bônus do contrato não tenha qualquer relação com o comportamento – faltoso ou não – do concessionário, ocorrendo por circunstâncias alheias à sua esfera de ação. Não por isso deixará de atuar o desconto de reequilíbrio, que tem conteúdo sancionatório (reprovador) neutro. Uma vez que o objetivo é “calibrar” o pagamento da concessionária, de acordo com a qualidade e quantidade do serviço prestado, bem como com a realização dos investimentos previstos, será indiferente se a concessionária contribuiu ou deixou de contribuir com aquele resultado objetivo. A deficiência de qualquer dos indicadores objetivos de desempenho indicará que os serviços deixaram de ser prestados em conformidade com a equação original do contrato, reclamando a sua estabilização. É dizer que o mecanismo de desconto de reequilíbrio terá por base exclusivamente os serviços e investimentos executados pelo particular (encargos), readequando sua remuneração em razão desses (benefícios). O desconto de reequilíbrio destina-se à reconstituição do status quo ante dessa harmonia inicial que foi rompida por um acontecimento no decurso da execução do contrato. Ao contrário da sanção contratual, não tem a finalidade de retribuição por uma falha cometida, não tem por objetivo a punição (ou a negação do mal). Visa, isto sim, rebalancear a equivalência entre encargos e benefícios do contrato, a restaurar o equilíbrio previsto no momento inicial do contrato e que deve ser preservado durante toda a sua execução. Assim, não se estará propriamente “descontando” a remuneração, mas sim a fixando novamente, de acordo com os parâmetros objetivos do próprio edital e do contrato. É claro que se deve cuidar para que a aferição dos parâmetros de desempenho seja clara e objetiva. Mas, por não se tratar de sanção, o desconto de reequilíbrio não está sujeito ao prévio procedimento administrativo (embora exista um foro de discussão dos parâmetros atribuídos ao particular). Também por tal razão, o contrato dispõe de cláusula que cuida de apartar o desconto de reequilíbrio das demais penalidades nele previstas, ao afirmar que a aplicação de penalidades independente do desconto.

Cláusula 10.5.1 do Contrato de Concessão: “A execução das obras listadas no Apêndice D do PER são de responsabilidade do DNIT, sendo transferidas à Concessionária, juntamente com os demais bens integrantes do respectivo subtrecho, após sua conclusão total ou parcial.”

Pergunta 10: Considerando que no apêndice D do PER consta que “não há subtrechos com obras a serem executadas pelo DNIT”, entende-se que o DNIT não irá realizar qualquer obra na BR 040, sendo assim, inócua a cláusula 10.5 do Contrato de Concessão, bem como as demais relativas às obras de responsabilidade do DNIT. Em caso negativo, favor disponibilizar os contratos celebrados com o DNIT para a realização de obras na BR 040, bem como o cronograma físico-financeiro das referidas 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.

Cláusula 18.1.1 do Contrato de Concessão: “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 11: A cláusula 18.1.1 do Contrato de Concessão estabelece os requisitos para a concessionária iniciar a cobrança de tarifa de pedágio, dentre os quais a concessionária deverá 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 aos trechos em que serão executadas as obras que permitam atender aos parâmetros solicitados para início da cobrança.

Resposta:

Sim, o cadastro do passivo ambiental da subcláusula 18.1.1 é o descrito no item 4.1.2 do PER; o cadastro do passivo ambiental referido deve conter o levantamento ambiental de toda a rodovia, dentro da faixa de domínio, com metodologia que atenda à legislação ambiental vigente.

Cláusula 21.1.4 do Contrato de Concessão: “Custos com o atendimento das condicionantes das licenças previstas na subcláusula Erro! Fonte de referência não encontrada. e das condicionantes das licenças a cargo da Concessionária, nos termos da subcláusula Erro! Fonte de referência não encontrada.”

Pergunta 12: A cláusula 21.1.4 do Contrato de Concessão que trata sobre a assunção, pela concessionária, dos custos com o atendimento das condicionantes ambientais não faz referências as subcláusulas, dificultando a análise da matriz de risco da concessão. Assim, favor esclarecer quais são as referências das subcláusulas mencionadas na cláusula 21.1.4 do Contrato de Concessão.

Resposta:

Na subcláusula 21.1.4, onde se lê "custos com o atendimento das condicionantes das licenças previstas na subcláusula Erro! Fonte de referência não encontrada. e das condicionantes das licenças a cargo da Concessionária, nos termos da subcláusula Erro! Fonte de referência não encontrada.;" , leia-se "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.;" .

Cláusula 21.1.8 do Contrato de Concessão: “Custos necessários para implantação dos contornos em trecho urbano conforme a extensão prevista no PER e respectivas melhorias, com exceção dos custos de desapropriação e da eventual necessidade de implantação de Obras de Artes Especiais, observado o disposto na subcláusula 10.3.” Cláusula 21.2.17 do Contrato de Concessão: “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 Obras de Artes Especiais, observado o disposto na subcláusula 10.3.3.” Cláusula 10.3.3 (e) do Contrato de Concessão: “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.”

Pergunta 13: Nos termos das cláusulas 21.1.2, 21.2.17 e 10.3.3. (e) do Contrato de Concessão, entende-se que no caso de ser necessário realizar a implantação de obras obrigatórias em trechos urbanos da frente de ampliação e manutenção do nível de serviço que ultrapassem a

extensão indicada no PER, os custos decorrentes da desapropriação e obras de artes especiais, referentes aos trechos adicionais, serão suportados exclusivamente pelo Poder Concedente. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

Sim, o entendimento está correto, de acordo com a subcláusula 10.3.3 do Contrato de Concessão.

Cláusula 21.1.10 do Contrato de Concessão: “Tecnologia empregada nas obras e serviços da Concessão.”

Pergunta 14: Nos termos da cláusula 21.1.10 do Contrato de Concessão, a concessionária será responsável pelos riscos decorrentes da tecnologia empregada nas obras e serviços da concessão. Nesse contexto, entende-se por “tecnologia empregada nas obras e serviços” aquela implantada pela concessionária para execução da concessão, em observância aos requisitos previstos no PER. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

Sim o entendimento está correto.

Cláusula 21.2.6 do Contrato de Concessão: “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 15: Nos termos da cláusula 21.2.6 do Contrato de Concessão, o Poder Concedente assume o risco decorrente da implantação de novas rotas ou caminhos alternativos livres de pagamento de tarifa que não existam e que não estejam previstos na data de assinatura do Contrato de Concessão. Nesse contexto, entende-se que a concessionária poderá solicitar o bloqueio aos órgãos competentes das rotas ou caminhos alternativos livres de pagamento da tarifa já existente quando da assinatura do contrato de concessão. Favor informar se o entendimento está correto.

Resposta:

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. Os casos concretos serão analisados quando da sua ocorrência.

Item 2.2.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão: “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 16: 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. Neste caso, favor esclarecer quais serão os parâmetros adotados para o cálculo do fator C.

Resposta:

Os valores tratados correspondem a aqueles descritos no item 1.3 do Anexo 6.

14 - Protocolo nº 1630887

Recebido em 6/12/2013 às 15:07:44(hs)

Pergunta 1: Prezados. No Edital de Concessão nº 006/2013, publicado no dia 28/11/2013, verifica-se no preâmbulo e no item citado (item XIX das Definições) que a data designada para recebimento dos envelopes relativos à garantia, proposta comercial e documentos de habilitação será a do dia 23 de dezembro de 2013. Todavia, houve no mesmo dia 28/11/2013 (data da publicação do edital) publicação do aviso de edital, no qual é informado que a data para entrega das proposta é no dia 20 de dezembro de 2013. Desta forma, serve a presenta para indaga-los sobre qual é a data definida por essa E. Comissão de Licitações para recebimento dos envelopes relativos ao Edital nº 006/2013. Grato. Gildson Brasileiro

Resposta:

No Aviso de Publicação do Edital nº 006/2013, Concessão de Rodovia, 3ª Etapa – Fase 1, publicado no DOU nº 231, de 28.11.13, seção 3, pág. 198, no item 6, onde se lê “20 de dezembro”, leia-se “23 de dezembro”.

15 - Protocolo nº 1630889

Recebido em 6/12/2013 às 15:09:28(hs)

Preâmbulo e Definições – item XIX – Data de Recebimento dos envelopes

Pergunta 1: No Edital de Concessão nº 006/2013, publicado no dia 28/11/2013, verifica-se no preâmbulo e no item citado (item XIX das Definições) que a data designada para recebimento dos envelopes relativos à garantia, proposta comercial e documentos de habilitação será a do dia 23 de dezembro de 2013. Todavia, houve no mesmo dia 28/11/2013 (data da publicação do edital) publicação do aviso de edital, no qual é informado que a data para entrega das proposta é no dia 20 de dezembro de 2013. Desta forma, serve a presenta para indaga-los sobre qual é a data definida por essa E. Comissão de Licitações para recebimento dos envelopes relativos ao Edital nº 006/2013.

Resposta:

No Aviso de Publicação do Edital nº 006/2013, Concessão de Rodovia, 3ª Etapa – Fase 1, publicado no DOU nº 231, de 28.11.13, seção 3, pág. 198, no item 6, onde se lê “20 de dezembro”, leia-se “23 de dezembro”.

16 - Protocolo nº 1630893 e Protocolo nº 1630832

Recebido em 6/12/2013 às 15:12:57(hs) e 06/12/2013 15:55:31 respectivamente

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 item 2.5 do Edital 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. Então, os

interessados devem considerar todas as informações públicas disponíveis e não somente o Edital. A isonomia está garantida porque tratamos de informações públicas.

Item 7.10 do Edital

Pergunta 2: 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:

As circunstâncias envolvendo qualquer imposição de penalidade, por culpa ou dolo, deverão seguir o Edital e os procedimentos administrativos estabelecidos no âmbito da ANTT, observado o devido processo legal, com direito ao contraditório e a ampla defesa.

Item 9.3 do Edital

Pergunta 3: 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 REIDI 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:

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. O reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão será avaliado à luz da matriz de riscos prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão, e em relação ao caso concreto. Caso seja avaliada a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro, serão aplicados os mecanismos previstos em Contrato.

Item 11.2 do Edital

Pergunta 4: 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:

Não. O Edital assegura à Comissão determinadas prerrogativas, que serão exercidas quando necessárias para atendimento do interesse público. 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 5: 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. A responsabilidade civil, administrativa e penal decorre de conduta dolosa ou culposa. Portanto, poderá ocorrer a desclassificação ou inabilitação também por culpa atribuível à Proponente.

Item 12.2.2 do Edital

Pergunta 6: Entende-se que apenas na hipótese de dolo, relativamente ao item 12.2.2 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 totalmente correto. A responsabilidade civil, administrativa e penal decorre de conduta dolosa ou culposa. Quanto à aplicação de penalidade, correto o entendimento, vez que deve ser garantido o contraditório e ampla defesa.

Item 13.3.1 do Edital

Pergunta 7: 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:

As circunstâncias envolvendo qualquer imposição de penalidade, por culpa ou dolo, deverão seguir o Edital e os procedimentos administrativos estabelecidos no âmbito da ANTT, observado o devido processo legal, com direito ao contraditório e a ampla defesa.

Item 13.3.1 do Edital

Pergunta 8: 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:

As circunstâncias envolvendo qualquer imposição de penalidade, por culpa ou dolo, deverão seguir o Edital e os procedimentos administrativos estabelecidos no âmbito da ANTT, observado o devido processo legal, com direito ao contraditório e a ampla defesa. Não há falar em bis in idem, vez que a execução da garantia da proposta não é penalidade.

Item 15.3 do Edital

Pergunta 9: Uma 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:

Sim, o entendimento está correto.

Itens 15.6.1 e 15.6.2 do Edital

Pergunta 10: 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:

As circunstâncias envolvendo qualquer imposição de penalidade, por culpa ou dolo, deverão seguir o Edital e os procedimentos administrativos estabelecidos no âmbito da ANTT, observado o devido processo legal, com direito ao contraditório e a ampla defesa. Não há falar em bis in idem, vez que a execução da garantia da proposta não é penalidade.

Cláusulas 4.1.1 e 4.3.1 da Minuta do Contrato

Pergunta 11: 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 12: 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:

A assinatura do Termo de Arrolamento prevista na cláusula 4.2.1 do Contrato de Concessão não é condição para assinatura do Termo de Compromisso de regularização ambiental prevista no art. 4º da Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013. Porém, ambos os documentos são precedentes e necessários à Data de Assunção.

Cláusula 4.2.4 da Minuta do Contrato

Pergunta 13: 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 22.2 do Contrato.

Resposta:

De acordo com o item 2.5 do Edital, o qual 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. Os casos concretos, quando ocorrerem, serão analisados pela ANTT com base nas regras contratuais.

Cláusula 4.3.3 (i) da Minuta do Contrato

Pergunta 14: 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. Os casos concretos serão analisados quando da sua ocorrência.

Cláusula 5.1.3 da Minuta do Contrato

Pergunta 15: 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:

Parcialmente. Conforme a cláusula 5.1.3 do Contrato, a Concessionária é obrigada a cumprir as condicionantes ambientais existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, exceto o inventário florestal e os planos básicos ambientais, bem como, de acordo com a cláusula 21.2.16, a concessionária não é responsável pelos custos relacionados ao atendimento das exigências de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas nas licenças a cargo da Concessionária ou do Poder Concedente.

Cláusula 6.2 da Minuta do Contrato

Pergunta 16: 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 6.2.6 da Minuta do Contrato

Pergunta 17: 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 18: 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 19: 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 20: 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 21: 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:

De acordo com o item 3.4.6.2 do PER, o cabo de fibra ótica deverá ser implantado em toda a extensão do lote rodoviário nos percentuais e prazos definidos no item 3.2.1.1 do PER.

Cláusulas 9.1, 9.1.2 e 9.1.3 da Minuta do Contrato

Pergunta 22: 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:

Sim, o entendimento está correto.

Cláusulas 9.1; 9.2 da Minuta do Contrato

Pergunta 23: 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 contratempas 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:

Dependendo da avaliação do caso concreto, da matriz de riscos e dos impactos decorrentes do atraso da desapropriação poderá haver postergação dos prazos das obrigações contratuais e o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Cláusula 9.1.4 da Minuta do Contrato

Pergunta 24: 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 10.3.2 (i) (a) da Minuta do Contrato

Pergunta 25: 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 10.4.3 da Minuta do Contrato e item 3.2.3.2 do PER

Pergunta 26: 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 3.2.3.2 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:

As obras previstas no item 3.2.3.3 do PER não têm 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.

Cláusula 10.4.3 da Minuta do Contrato e item 3.2.3.2 do PER

Pergunta 27: Considerando que as obras relacionadas no item 3.2.3.2 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:

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 no item 3.2.3.3 do PER e os Parâmetros Técnicos.

Cláusulas 21.1.16 e 21.1.18 da Minuta do Contrato

Pergunta 28: 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:

A Concessionária deve observar o disposto na subcláusula 21.1.16 "caso fortuito e força maior que possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência".

Cláusula 21.1.21 da Minuta do Contrato

Pergunta 29: 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:

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, consagrando assim a responsabilidade objetiva prevista no § 6º do art. 37 da Constituição Federal. A disposição em tela não se confunde com a aplicação de penalidades previstas no Contrato de Concessão.

Cláusula 22.5 da Minuta do Contrato

Pergunta 30: 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:

O entendimento não está correto. A resolução já é conhecida e se trata da Resolução nº 4.075/2013, que estabelece a metodologia adotada pela ANTT para o referido cálculo.

Cláusula 18.4.3 da Minuta do Contrato e Anexo 6 do Contrato

Pergunta 31: 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 não está correto. A resolução já é conhecida e se trata da Resolução nº 4.075/2013, que estabelece a metodologia adotada pela ANTT para o referido cálculo.

Cláusula 21.1.17 da Minuta do Contrato

Pergunta 32: 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.

Cláusula 15.3 da Minuta do Contrato

Pergunta 33: 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, oportunidade na qual será assegurado o direito ao contraditório. apresentação de danos causados, custos e a ampla defesa, sem prejuízo, entretanto, da presunção de legalidade, exigibilidade e auto-executoriedade dos atos administrativos.

Cláusula 18.4.5 da Minuta do Contrato

Pergunta 34: 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:

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 22.7.1 da Minuta do Contrato

Pergunta 35: 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.

17 - Protocolo nº 1630894

Recebido em 6/12/2013 às 15:27:36(hs)

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, nos mesmos termos utilizados no EVTE, 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:

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. O reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão será avaliado à luz da matriz de riscos prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão, e em relação ao caso concreto. Caso seja avaliada a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro, serão aplicados os mecanismos previstos em Contrato.

Item 16 da Tabela V do

Anexo 5 do Edital – Documentos de Qualificação

Pergunta 2: 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. Deverá ser apresentado, em conformidade com o Edital, o balanço patrimonial e respectivo demonstrativo de resultados, já exigível na forma da lei, devidamente aprovados pela assembleia geral ou sócios, conforme o caso, apresentados na forma da lei, vedada a apresentação de balancetes ou balanços provisórios. Esses documentos deverão ser apresentados de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Cláusula 4.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 3: 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 contrato somente terá início após a entrega do Termo de arrolamento e do Termo de compromisso ambiental pelo Poder público.

Cláusula 5.1.3 do Contrato de Concessão

Pergunta 4: 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, é necessário 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. Logo, entendemos que o valor estimado pela ANTT no EVTE deverá ser considerado como teto pelos proponentes, sendo qualquer valor adicional reequilibrado nos termos do contrato.

Resposta:

Conforme a cláusula 21.2.16, a concessionária não é responsável pelo atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo da Concessionária por força da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas, bem como os custos relacionados ao atendimento destas exigências e condicionantes nas licenças a cargo da Concessionária ou do Poder Concedente.

Cláusula 9.3.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 5: 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:

Dependendo da avaliação do caso concreto, da matriz de riscos e dos impactos decorrentes do atraso da desapropriação poderá haver postergação dos prazos das obrigações contratuais e o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Cláusulas 10.1.6 e 21.2.20 do Contrato de Concessão

Pergunta 6: 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:

Dependendo da avaliação do caso concreto, da matriz de riscos e dos impactos decorrentes do atraso da desapropriação poderá haver postergação dos prazos das obrigações contratuais e o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Cláusula 10.3.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 7: 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:

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. Casos concretos serão analisados na época de ocorrência.

Cláusulas 21.1.5 e 21.2.17 do Contrato de Concessão

Pergunta 8: 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:

O entendimento está correto.

Cláusula 21.1.12 do Contrato de Concessão

Pergunta 9: 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:

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 10: 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:

Conforme a subcláusula 21.1.17, a concessionária é responsável pela recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário; e, conforme a subcláusula 21.2.7, não é responsável pela recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do Sistema Rodoviário. A obrigação definida na subcláusula 21.1.17 abrange os passivos existentes na data da assunção do Sistema Rodoviário e aqueles que vierem a ocorrer durante a vigência do Contrato de Concessão. Os passivos ambientais existentes na data de recebimento definitivo das obras de duplicação sob responsabilidade do DNIT, identificadas no Apêndice D do PER ou no recebimento definitivo dos segmentos EM OBRAS DE DUPLICAÇÃO do Apêndice A não serão de responsabilidade da Concessionária, devendo-se apontar os passivos existentes. Os passivos ambientais posteriores ao recebimento definitivo das obras de duplicação serão de responsabilidade da Concessionária.

Cláusula 21.2.10 do Contrato de Concessão

Pergunta 11: 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:

A cláusula 21.2 elenca todos os riscos não atribuíveis a Concessionária, como regra geral os atrasos do Poder Concedente não são de responsabilidade da concessionária, em todas as atividades. Porém o caso concreto será analisado quando da sua ocorrência.

Cláusula 22.5 do Contrato de Concessão

Pergunta 12: 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:

O entendimento não está correto. A resolução já é conhecida e se trata da Resolução nº 4.075/2013, que estabelece a metodologia adotada pela ANTT para o referido cálculo.

Cláusula 24.4 do Contrato de Concessão

Pergunta 13: 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.

Anexo 6 do Contrato de Concessão – Fator C

Pergunta 14: 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, conforme metodologia definida na Resolução nº 4.075/2013.

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

Pergunta 15: Entendemos que o termo *FFiit* 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 t representa o ano da ocorrência dos eventos sujeitos à aplicação do Fator C.

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

Pergunta 16: 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:

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

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

Cláusula 18.3.3 do Contrato de Concessão

Pergunta 17: Com o objetivo de evitar futuras distorções de preço entre as praças de pedágio, com diferença no preço por quilometro 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 multiplicativo.

Exemplificadamente, caso o fator C resultasse em R\$ 0,50 (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 18.3.3 do Contrato para:

$$\begin{aligned} \text{Tarifa de Pedágio}_i &= TCP \\ &\times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \\ &\times (1 - D - Q) \times (1 + C) \end{aligned}$$

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:

$$C_{t+1} = \frac{(cd_{t+1} + cd_t - c_t \times VTPeq_t \times VVTT_t) \times (1 + r_t)}{VT\widetilde{Peq}_{t+1} \times VVTT_t}$$

Onde, *VVTTt*: representa a média ponderada da tarifa básica de pedágio de cada praça pelo volume total pedagiado equivalente de cada praça no ano 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

Cláusula 21.2.12 do Contrato de Concessão

Pergunta 18: Entendemos a Cláusula 21.2.12 também engloba qualquer decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de executar as obras, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa a tal decisão. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

A cláusula 21.2 elenca todos os riscos não atribuíveis à Concessionária. Como regra geral, atrasos por atos do Poder Concedente não são de responsabilidade da concessionária. Casos concretos serão analisados.

Cláusula 22.5 do Contrato de Concessão

Pergunta 19: Solicitamos que seja esclarecido quais são os prazos para as Partes que se manifestarem acerca do pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Resposta:

O Contrato de Concessão não estabelece estes prazos, pois dependem da complexidade dos pedidos de reequilíbrio; quanto aos itens ordinários, são tratados nos prazos da Resolução nº 675/2004.

Cláusula 21.2.16 do Contrato de Concessão

Pergunta 20: Os Estudos disponibilizados pela ANTT não apresentam restrições de ordem ambiental e social que impactam no sistema rodoviário, nos prazos e procedimentos de licenciamentos, nos estudos necessários e nas respectivas condicionantes e compensações derivadas da ampliação, regularização e operação da rodovia 040. Esta rodovia intercepta o Bioma de Mata Atlântica, intercepta ou está a menos de 10 km de diversas Unidades de Conservação e várias comunidades quilombolas, encontra-se em área de alto e muito alto grau de potencialidade espeleológica existindo dezenas de cavernas identificadas e catalogadas no seu desenvolvimento. Assim pergunta-se de quem será a responsabilidade de custos de pesquisas espeleológicas como prospecção, identificação e determinação do grau de relevância, assim como das respectivas condicionantes e compensações relacionadas as cavidades naturais a exemplo do item 21.2.16 incluindo alterações de traçado, estudo de alternativas, modificações de OAEs, implantação de dispositivos e sistemas de drenagem específicos, entre outras.

Resposta:

Conforme a cláusula 5.1.3 do Contrato, a Concessionária é obrigada a cumprir as condicionantes ambientais existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, exceto o inventário florestal e os planos básicos ambientais, bem como, de acordo com a cláusula 21.2.16, a concessionária não é responsável pelos custos relacionados ao atendimento das exigências de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas nas licenças a cargo da Concessionária ou do Poder Concedente.

18 - Protocolo nº 1630896

Recebido em 6/12/2013 às 15:28:26(hs)

Edital Itens 6.11.II e 8.1.2.III

Pergunta 1: Em referência ao Item 6.11.II, 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 8.1.2.III deverão ser também registrados em Cartório de Títulos e Documentos. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 7.2

Pergunta 2: 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. IV

Pergunta 3: 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.

Edital Item 7.11

Pergunta 4: Solicitamos esclarecer se a vedação prevista no Item 7.11 se aplica também às cláusulas de isenção de responsabilidade previstas nas apólices de seguro-garantia emitidas conforme as condições gerais e condições especiais estabelecidas na Circular SUSEP nº 232/2003. Caso também se aplique, solicitamos que seja esclarecido como será possível a apresentação de seguro-garantia de forma válida e aceitável.

Resposta:

As Garantias das Propostas apresentadas na modalidade seguro-garantia deverão apresentar o conteúdo mínimo ou seguir o modelo constante do Anexo 2 do Edital e não poderão conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pelo tomador da garantia relativamente à participação no Leilão.

Edital Itens 8.1.2.II e 8.1.2.III

Pergunta 5: 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 8.1.2.II. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Edital Item 9.7

Pergunta 6: 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.

Anexo 5 do Edital, Tabela XI, Item 34

Pergunta 7: 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:

O entendimento está correto.

Minuta do Contrato - Subcláusula 1.1.1, (v) e (vi) e Cláusula 4

Pergunta 8: Solicitamos seja esclarecida exatamente qual a diferença entre “Bens da Concessão” e “Bens Reversíveis”.

Resposta:

Os Bens Reversíveis são todos os Bens da Concessão que serão revertidos à União ao fim do contrato de concessão. Os demais Bens da Concessão são não reversíveis.

Minuta do Contrato - Subcláusula 4.2.2

Pergunta 9: A Subcláusula 4.2.2 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, 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.

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 10: 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:

A restrição da cláusula 4.3.2 do Contrato de Concessão engloba os bens reversíveis.

Minuta do Contrato Subcláusula 4.3.3.(i)

Pergunta 11: 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 Cláusula 6

Pergunta 12: 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. Os projetos executivos apenas serão exigidos para o início da obra, e não como objeto de análise por parte da ANTT, no caso das obras já previstas no Programa de Exploração da Rodovia.

Minuta do Contrato Subcláusula 6.2.2

Pergunta 13: 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. A ANTT fará a análise apenas do anteprojeto, porém para o início de qualquer obra a concessionária deverá apresentar o projeto executivo à ANTT. Desde que apresente o projeto executivo à ANTT, poderá iniciar a obra.

Minuta do Contrato Subcláusula 6.4

Pergunta 14: 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. Porém o que será cobrado da concessionária será o atingimento dos parâmetros de desempenho.

Minuta do Contrato Subcláusula 7.1.3

Pergunta 15: 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, favor esclarecer como se dará o ressarcimento dos Estudos Ambientais previstos na Subcláusula 7.1.3.

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 à 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 fracionamento 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 16: 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:

O entendimento está correto.

Minuta do Contrato Subcláusula 9.3.1

Pergunta 17: 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 das obrigações contratuais e/ou o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Minuta do Contrato Subcláusula 12.6

Pergunta 18: 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:

A execução da garantia é cabível, sem qualquer formalidade além do envio de notificação pela ANTT, nos casos em que a Concessionária não adotar providências para sanar inadimplemento de obrigação legal, contratual ou regulamentar, desde que antes o ocorrido tenha sido objeto de procedimento específico anterior, onde será garantido o contraditório e a ampla defesa.

Minuta do Contrato Subcláusula 15.3

Pergunta 19: A Subcláusula 15.3 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, apresentação de danos causados, custos e a ampla defesa, sem prejuízo, entretanto, da presunção de legalidade, exigibilidade e auto-executoriedade dos atos administrativos.

Minuta do Contrato Subcláusula 17.1.1

Pergunta 20: Em relação à Subcláusula 17.1.1, 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 18.3.7

Pergunta 21: A redação da Subcláusula 18.3.7 implica uma penalização adicional à Concessionária, 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.

Resposta:

Não há prejuízo à Concessionária. A referida cláusula garante à concessionária o direito de reajustar o pedágio caso a ANTT não se manifeste. Os dias de diferença sempre serão fruto de reequilíbrios conforme a aplicação do Fator C.

Minuta do Contrato Subcláusula 18.4.5

Pergunta 22: 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 23: 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 Subcláusula 20.4

Pergunta 24: A Subcláusula 20.4 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 22.1.3

Pergunta 25: 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 22.4.2.(iii)

Pergunta 26: Nos termos da Subcláusula 22.4.2.(iii), 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 resolução já é conhecida e se trata da Resolução nº 4.075/2013, que estabelece a metodologia adotada pela ANTT para o referido cálculo.

Minuta do Contrato Subcláusula 30.3.1

Pergunta 27: 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 28: 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. A indenização se dará na forma prevista na Subcláusula 31.2 do Contrato.

Minuta do Contrato Subcláusula 32.7.1

Pergunta 29: 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:

Em hipótese de caducidade, os Investimentos ainda não amortizados e não depreciados em Bens Reversíveis (bens da concessão) 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 30: 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:

No caso de anulação do Contrato, a indenização deve observar a subcláusula 34.2.1.

Minuta do Contrato Anexo 2 (PER) – Item 3.1.2

Pergunta 31: No item 3.1.2 do PER, para o Escopo Recuperação, está prevista no item 5 a implantação de 10 m² de placas educativas / indicativas por quilômetro e, no item 16, menciona-se implantação de placas educativas, no mínimo, a cada 5 km. Favor esclarecer divergência apontada.

Resposta:

É necessário atender a ambos os parâmetros, tanto à área mínima por km, quanto à distância mínima entre as placas. Observa-se que a primeira obrigação refere-se a placas educativas e/ou indicativas.

Minuta do Contrato Anexo 2 (PER) – Item 3.1.2

Pergunta 32: No item 3.1.2 do PER, o quadro de Parâmetro de Desempenho estipula ausência de sinalização vertical e aérea com índice de retrorrefletância inferior ao especificado na NBR 14.644, sendo o índice mínimo de 85% do valor inicial para as películas das placas, para 100% das placas da Rodovia, até o 60º mês da concessão. Tal exigência também consta na subcláusula 10.3.1 (ii) (f) do Contrato para as Obras de Ampliação de Capacidade. Pelo acima exposto, é correto o entendimento de que a Concessionária deverá empregar película de Alta Intensidade (tipo III) para todas as placas, tendo em vista que a película Grau Engenharia (tipo I) não atende para o período de 5 anos, ao condicionante de 85% do valor inicial de retrorrefletância, de acordo com a norma ?

Resposta:

Independetemente da película utilizada, é necessário atender a todos os parâmetros exigidos pelo PER.

Minuta do Contrato Anexo 2 (PER) – Item 3.1.8

Pergunta 33: No Item 3.1.8 do PER (Sistemas Elétricos e de Iluminação), no Escopo Trabalhos Iniciais – item 9, menciona-se a “Recuperação, de acordo com as normas da ABNT, dos sistemas de iluminação existentes em acessos, trevos, entroncamentos, OAE’s, inclusive passarelas e respectivas rampas”. Pergunta-se: a) Após a recuperação dos sistemas de iluminação existentes, na fase dos Trabalhos Iniciais, a quem caberá o encargo das despesas mensais referentes ao consumo de energia, ao longo do período da concessão? b) Para as ruas laterais existentes / marginais existentes no lote a ser concedido, a quem competem as despesas mensais referentes ao sistema de iluminação das mesmas, ao longo do período da concessão?

Resposta:

As despesas mensais com o consumo de energia de iluminação pública não são de responsabilidade da concessionária.

Minuta do Contrato Anexo 2 (PER) Item 3.4.4.6

Pergunta 34: 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.

Minuta do Contrato Anexo 2 (PER) Item 4.8

Pergunta 35: O item 4.8 do PER requer a implantação do Sistema de Informações Geográficas até o final do 6º mês do prazo da concessão. Solicitamos que o prazo para implantação e funcionamento do SIG seja prorrogado até o 18º mês do prazo da concessão, após a implantação das principais edificações administrativas e operacionais, sem prejuízo do pleno atendimento à frequência estipulada no item 4.2 para emissão dos Relatórios de Monitoração.

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 Anexo 2 (PER) Item 2 e Apêndices A e B

Pergunta 36: O item 2 do PER menciona que o final do trecho a ser concedido coincide com o início administrado pela Concessionária CONKER, no km 771,1. No Apêndice A consta o final do trecho no km 773,5, em conformidade com placa da Concessionária CONKER, instalada a poucos metros do marco quilométrico 773. No Apêndice B consta o final do trecho no km 771,1. O contrato de concessão celebrado entre ANTT e CONKER menciona o km 771,2 como início do trecho da CONKER. Face as divergências acima apontadas, favor esclarecer marco quilométrico do final do trecho a ser concedido, pois impacta na extensão total da concessão.

Resposta:

Nos termos do Item 2.5 do Edital de Concessão, os interessados são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. É de se observar que, de acordo com o Item 2 do PER, o Sistema Rodoviário objeto da concessão se estende até o início do trecho concedido e administrado pela CONKER.

Minuta do Contrato Anexo 7 (Fator Q)

Pergunta 37: 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 a componente "DIS" somente será considerada a partir da 1ª revisão ordinária da tarifa, após o início do 6º ano da Data de Assunção?

Resposta:

Sim o entendimento está correto.

Apêndice C do PER – Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos da Frente de Serviços Operacionais.

19 - Protocolo nº 1630899

Recebido em 6/12/2013 às 15:49:21

Item 3.4.3.7 do PER - Sistema de Controle de Velocidade

Pergunta 1: No Apêndice C do PER há a exigência de 12 unidades de Radares Móveis, entretanto no item 3.4.3.7 do PER há apenas a descrição do Escopo e Parâmetros Técnicos para os Radares do tipo fixo ou "barreira eletrônica". Entendemos que a exigência dos Radares Móveis se trata de um equívoco, visto que não foram exigidos nos editais de concessão das rodovias já licitadas em 2013 pela ANTT e portanto o quantitativo de Radares Móveis deveria ser zero. Nosso entendimento está correto? Se não, quais devem ser os Parâmetros Técnicos a serem atendidos por estes equipamentos?

Resposta:

Trata-se de erro material; onde, no Apêndice C, se lê "Radar Móvel 12", leia-se "Radar Móvel 0".

Apêndice C do PER – Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos da Frente de Serviços Operacionais.

Pergunta 2: No Apêndice C do PER há a exigência de 57 unidades de Central de Radiocomunicação (CCO), quantidade esta superior ao necessário e exigido nos editais de concessão das rodovias já licitadas em 2013 pela ANTT. Entendemos que a exigência de apenas 1 unidade de Central de Radiocomunicação (CCO) é suficiente. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

Trata-se de erro material; onde, no Apêndice C, onde se lê

SISTEMA DE RADIOCOMUNICAÇÃO	
Estação Repetidora	32
Estação Fixa	43
Estação Fixa (PRF)	12
Estação Móvel	120
Estação Fixa (ANTT)	13
Estação Móvel (ANTT)	0
Portátil	4
Central de Radiocomunicação (CCO)	57

leia-se

SISTEMA DE RADIOCOMUNICAÇÃO	
Estação Repetidora	32
Estação Fixa	43
Estação Fixa (PRF)	12
Estação Móvel	120
Estação Móvel (PRF)	13
Estação Fixa (ANTT)	0
Estação Móvel (ANTT)	4
Portátil	57
Central de Radiocomunicação (CCO)	1

Apêndice C do PER – Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos da Frente de Serviços Operacionais.

Pergunta 3: No Apêndice C do PER há a exigência de 5 unidades de Estações Meteorológicas, entretanto no PER não há descrição dos Parâmetros Técnicos para as Estações Meteorológicas. Entendemos que a exigência se trata de um equívoco, visto que não foram exigidas nos editais de concessão das rodovias já licitadas em 2013 pela ANTT e portanto o quantitativo de Estações Meteorológicas deveria ser zero. Nosso entendimento está correto? Se não, quais devem ser os Parâmetros Técnicos a serem atendidos por estes equipamentos?

Resposta:

Trata-se de erro material; onde, no Apêndice C, se lê "Estações Meteorológicas 5", leia-se "Estação Meteorológica 0".

20 - Protocolo nº 1632162

Recebido em 6/12/2013 às 17:04:31

10.3.2 (c) do Contrato de Concessão

Pergunta 1: 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. Não há que se confundir o instituto do desconto de reequilíbrio como uma espécie de punição por descumprimento contratual. A sanção tem por função punir eventual descumprimento de dever pela concessionária, ao passo que o desconto

de reequilíbrio é um dos meios eleitos para preservar o equilíbrio econômico do contrato. O mecanismo destina-se a calibrar a remuneração em conformidade com as circunstâncias objetivas dos serviços prestados e do conjunto de encargos assumidos pela concessionária: caso haja uma redução na qualidade ou quantidade dos serviços fruídos pelos usuários finais da rodovia concedida, deve haver proporcional redução da contrapartida recebida do particular. Diferentemente, ao se aplicar multa ou outra espécie de sanção, não se busca equivalência entre ônus e bônus assumidos pelas partes, ou seja, não se pretende restabelecer o equilíbrio econômico do contrato. A aplicação das sanções não tem por objetivo a reconstituição do equilíbrio contratual, mas sim a punição ao descumprimento do contrato por uma das partes, como medida sancionatória e preventiva (para que não ocorram novos inadimplementos). Nos termos da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, a aplicação de sanções considera também as circunstâncias agravantes e atenuantes, antecedentes do infrator e a reincidência. Em termos simples, as sanções contratuais têm caráter punitivo e disciplinar na medida em que reprimem condutas ilícitas de uma das partes do contrato. Pressupõem a prática de um ato faltoso, por culpa ou dolo da parte inadimplente, que atente contra as disposições do contrato e contra as obrigações que cada uma das partes assumiu ao assiná-lo. Seu intuito disciplinar e sancionador, sempre atrelado ao comportamento faltoso de uma das partes, não decorre e não necessariamente gera impactos econômicos na equação do contrato. As sanções podem, por exemplo, ter origem absolutamente não-econômica, como, por exemplo, a falta da apresentação de um relatório ou a obstrução da fiscalização. Em sentido contrário, é possível que um desajuste entre ônus e bônus do contrato não tenha qualquer relação com o comportamento – faltoso ou não – do concessionário, ocorrendo por circunstâncias alheias à sua esfera de ação. Não por isso deixará de atuar o desconto de reequilíbrio, que tem conteúdo sancionatório (reprovador) neutro. Uma vez que o objetivo é “calibrar” o pagamento da concessionária, de acordo com a qualidade e quantidade do serviço prestado, bem como com a realização dos investimentos previstos, será indiferente se a concessionária contribuiu ou deixou de contribuir com aquele resultado objetivo. A deficiência de qualquer dos indicadores objetivos de desempenho indicará que os serviços deixaram de ser prestados em conformidade com a equação original do contrato, reclamando a sua estabilização. É dizer que o mecanismo de desconto de reequilíbrio terá por base exclusivamente os serviços e investimentos executados pelo particular (encargos), readequando sua remuneração em razão desses (benefícios). O desconto de reequilíbrio destina-se à reconstituição do status quo ante dessa harmonia inicial que foi rompida por um acontecimento no decurso da execução do contrato. Ao contrário da sanção contratual, não tem a finalidade de retribuição por uma falha cometida, não tem por objetivo a punição (ou a negação do mal). Visa, isto sim, rebalancear a equivalência entre encargos e benefícios do contrato, a restaurar o equilíbrio previsto no momento inicial do contrato e que deve ser preservado durante toda a sua execução. Assim, não se estará propriamente “descontando” a remuneração, mas sim a fixando novamente, de acordo com os parâmetros objetivos do próprio edital e do contrato. É claro que se deve cuidar para que a aferição dos parâmetros de desempenho seja clara e objetiva. Mas, por não se tratar de sanção, o desconto de reequilíbrio não está sujeito ao prévio procedimento administrativo (embora exista um foro de discussão dos parâmetros atribuídos ao particular). Também por tal razão, o contrato dispõe de cláusula que cuida de apartar o desconto de reequilíbrio das demais penalidades nele previstas, ao afirmar que a aplicação de penalidades independente do desconto.

12.5 do Contrato de Concessão

Pergunta 2: 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.

18.4.5 do Contrato de Concessão

Pergunta 3: 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.

21.1.23 do Contrato de Concessão

Pergunta 4: 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.

Subcláusulas 5.2 e 10.3.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 5: Nas subcláusulas 5.2 e 10.3.2 do Contrato constante do Edital 006/2013 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.

6.2 do Edital

Pergunta 6: O item 6.2 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 7: 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:

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 previsto no 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. As obras de duplicação estarão aptas a iniciar observadas as regras ambientais.

6.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 8: 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.

9.1.3 (i) do Contrato de Concessão

Pergunta 9: 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:

Em relação a desapropriação, a cláusula 9.1.3 do Contrato de Concessão já prevê que a Concessionária deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas

relacionadas a desapropriação até o limite da verba prevista na cláusula 9.1.2 fazendo jus a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes. O Apêndice C do PER prevê apenas os quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da Frente de Serviços Operacionais.

10.3.3 do Contrato de Concessão

Pergunta 10: 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:

Em relação a desapropriação, a cláusula 9.1.3 do Contrato de Concessão já prevê que a Concessionária deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas relacionadas a desapropriação até o limite da verba prevista na cláusula 9.1.2 fazendo jus a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes. O Apêndice C do PER prevê apenas os quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da Frente de Serviços Operacionais.

10.3.3 do Contrato de Concessão

Pergunta 11: 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:

Em relação a desapropriação, a cláusula 9.1.3 do Contrato de Concessão já prevê que a Concessionária deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas relacionadas a desapropriação até o limite da verba prevista na cláusula 9.1.2 fazendo jus a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes. O Apêndice C do PER prevê apenas os quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da Frente de Serviços Operacionais.

18.1.1 (iii) do Contrato de Concessão

Pergunta 12: 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 13: A conclusão das referidas obras de duplicação de acordo com o estabelecido no PER e neste Contrato será atestada na forma prevista na subclausulas 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 término 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 Contrato de Concessão.

18.1.4 do Contrato de Concessão

Pergunta 14: 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 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 15: 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:

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.

19.6 do Contrato de Concessão

Pergunta 16: 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:

A metodologia de aferição das receitas extraordinárias está devidamente detalhada na Resolução nº 2.552, de 14 de fevereiro de 2008.

21.2.17 do Contrato de Concessão

Pergunta 17: 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 18: 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:

Em relação a desapropriação, a cláusula 9.1.3 do Contrato de Concessão já prevê que a Concessionária deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas relacionadas a desapropriação até o limite da verba prevista na cláusula 9.1.2 fazendo jus a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes.

21.2.20 do Contrato de Concessão

Pergunta 19: 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 em 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 20: 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. A taxa de desconto a ser aplicada no reequilíbrio pelo Fluxo de Caixa Marginal será de acordo com a metodologia da Resolução nº 4.075/2013, não havendo nos documentos editalícios o estabelecimento de qualquer limite mínimo para tais taxas.

22.5.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 21: Caso a taxa estipulada seja inferior a indicado pelo governo 7,2% a.a. fica facultada a concessionária o direito de executar os itens indicados ou não, 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.

22.6.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 22: Caso as obras de ampliação de capacidade sejam antecipadas a concessionária 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 23: Caso as obras de ampliação de capacidade e manutenção de nível de serviço não sejam cumpridas por responsabilidades não imputadas a concessionária, 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 24: 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.

30.3.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 25: 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.

Subcláusula 4.2.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 26: 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 27: 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 28: 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:

A cláusula em questão faz referência à subcláusula 6.2.2.

Subcláusula 10.2.3 do Contrato de Concessão

Pergunta 29: 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:

Caso o trecho urbano não seja transferido ao poder concedente, os investimentos e serviços adicionais nestes trechos serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5.

Subcláusula 10.3.2 (b) do Contrato de Concessão

Pergunta 30: 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 para o caso mencionado dar-se-á conforme os mecanismos contratuais previstos na subcláusula 22.4.

Subcláusula 1.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 31: 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. Conforme deduz-se das Cláusulas 1.1 (xlv), 1.1 (xlvi) e 18.3.3, o valor da Tarifa de Pedágio vigente aplicável à categoria 1 de veículos será o mesmo para todas as praças.

Subcláusula 7.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 32: A subcláusula 7.1 do Contrato estabelece que a Concessionária considerou na Proposta apresentada o montante para ressarcimento de estudos ambientais de R\$ 12.997.378,66 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 há pedido de esclarecimento formulado.

Subcláusula 12.4.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 33: 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:

O referido item trata de documento comprobatório de que as cartas de fiança bancária ou apólice foram renovadas, não necessariamente a nova apólice.

Subcláusula 18.1.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 34: 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 emitidos 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. Os casos concretos serão examinados quando da sua ocorrência. O Apêndice C do PER prevê apenas os quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da Frente de Serviços Operacionais.

Subcláusula 21.1.24 do Contrato de Concessão

Pergunta 35: 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 10.5.6 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 10.5.4, 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 10.5.4, sendo

assistido à Concessionária prazo compatível para sua execução. Em referida hipótese o reequilíbrio econômico-financeiro será realizada pelo Fluxo de Caixa Marginal.

9.7 do Edital de Concessão

Pergunta 36: 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 a 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.

21 - Protocolo nº 1632167

Recebido em 6/12/2013 às 17:06:33

3.2.5.1 do PER

Pergunta 1: 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 43 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 43 km supramencionados. Este entendimento está correto?

Resposta:

Sim, a separação central em trechos urbanos não está computada na extensão de exceção de atendimento à Classe I-A.

3.1.1 do PER

Pergunta 2: 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:

O entendimento está 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 3: 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 4: 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 5: 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 6: 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:

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". Durante a fase de manutenção será cobrado o parâmetro de desempenho respectivo.

3.1.2 do PER

Pergunta 7: 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:

Sim, o entendimento está correto.

3.1.2 do PER

Pergunta 8: 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 retrorrefletiva desde que todos os parâmetros sejam atendidos em 100% da área da placa.

3.1.3 do PER

Pergunta 9: 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. De acordo com o item 3.1.3 do PER, está prevista a Implantação, no caso de OAEs em regiões urbanas (segundo definição constante do item 3.2.5.1), de passeios laterais em ambas as pistas com, no mínimo, 1,5 m de largura, com barreiras separando-os das pistas.

3.1.3 do PER

Pergunta 10: 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:

De acordo com o escopo da recuperação, somente nas OAEs com largura igual ou superior a 11 (onze) metros que integram o leito da rodovia não será exigido o alargamento.

3.1.3 do PER

Pergunta 11: 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:

De acordo com o escopo da recuperação, somente nas OAEs com largura igual ou superior a 11 (onze) metros que integram o leito da rodovia não será exigido o alargamento.

3.2.1.1 do PER

Pergunta 12: 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. Pede-se um maior esclarecimento a respeito do assunto. A extensão que por ventura for enquadrada na portaria supramencionada será subtraída da meta de qual ano?

Resposta:

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 13: 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 à 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 14: 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:

Sim o entendimento 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 no subitem têm início à partir do 61º (sexagésimo primeiro) mês da Concessão.

3.2.3.1 do PER

Pergunta 15: Obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego: Conforme consta no contrato de concessão, 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:

Sim, o entendimento está correto. 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.

3.2.5.1 do PER

Pergunta 16: Exceção à obrigação de atendimento à Classe I-A serão admitidos no máximo 43 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 à 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.

5 do PER

Pergunta 17: 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 previa das obras de ampliação de capacidade que serão obtidas pela ANTT e ressarcidas pela concessionária, está correto esse entendimento?

Resposta:

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 responsável: (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.

3.2.3.1 do PER

Pergunta 18: No PER 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 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.

22 - Protocolo nº 1632198

Recebido em 6/12/2013 às 17:07:43

3.1.1 do PER-Pavimento

Pergunta 1: É definida a necessidade de eliminação de degraus acentuados entre pista de rolamento e acostamento, entende-se como degraus acentuados altura acima de 10 cm, é correto esse entendimento?

Resposta:

O valor máximo dos desníveis entre a faixa de tráfego e o acostamento, nos trechos em pista dupla, é de 5 cm.

3.1.3 do PER - OAE

Pergunta 2: É definida a necessidade de implantação de passeios laterais em ambas as pistas com o mínimo de 1,5 m de largura com barreira separadora da pista. Para os trechos fora de perímetro urbano, isentos da cobrança de IPTU não se fará necessária a implantação dos passeios laterais nas OAE, é correto esse entendimento?

Resposta:

Sim, está correto o entendimento.

3.1.3 do PER - OAE

Pergunta 3: A adequação da OAE para TB-45 poderá ser executada até o 84º mês, é correto esse entendimento?

Resposta:

Sim, está correto o entendimento.

3.2.2.1 do PER -Obras obrigatórias em trechos urbanos

Pergunta 4: Executado o contorno de Conselheiro Lafaiete com extensão de 10,0 Km, a extensão equivalente de 7,5 Km será descontada da meta do 4º ano de duplicação, é correto esse entendimento? Tendo como referência a própria rodovia BR-040, qual seria o km inicial e km final do contorno supramencionado?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com o item 3.2.2.1 do PER, somente as reduções na extensão total de duplicação serão deduzidas da meta do 4º ano das Obras de Ampliação. Outrossim, 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.

3.2.2.1 do PER -Obras obrigatórias em trechos urbanos

Pergunta 5: Executado o contorno de Santos Dumont com extensão de 5,0 Km, a extensão equivalente de 5,0 Km será descontada da meta do 4º ano de duplicação, é correto esse

entendimento? Tendo como referência a própria rodovia BR-040, qual seria o km inicial e km final do contorno supramencionado?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com o item 3.2.2.1 do PER, somente as reduções na extensão total de duplicação serão deduzidas da meta do 4º ano das Obras de Ampliação. Outrossim, 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.

3.2.5.1 do PER

Pergunta 6: Para as faixas adicionais por gatilhos vinculadas a pista existente (antiga) e fora do parâmetro de classe IA previsto no PER entende-se que não será necessária a adequação dessas faixas adicionais a classe IA, uma vez que as mesmas são contíguas a pista existente, é correto esse entendimento?

Resposta:

Está correto o entendimento, e adicionalmente no caso das pistas novas de duplicação, a Concessionária poderá apresentar um projeto alternativo, bem como uma justificativa em que demonstre a impossibilidade de atendimento aos parâmetros de rampa máxima, raio mínimo de curvatura horizontal e largura do canteiro central aplicáveis às rodovias de Classe I-A, podendo a ANTT aprovar a justificativa e o projeto. Esta exceção poderá ser aprovada para o máximo de 57 km de rodovia no Lote, sendo que cada trecho não poderá ser inferior a 500 m. Nessa hipótese, o projeto apresentado pela concessionária deverá observar as melhores técnicas aplicáveis às características do trecho, garantindo a melhor solução técnica que privilegie o fluxo de veículos, a manutenção da maior velocidade possível e a segurança dos usuários. As faixas adicionais que se fizerem necessárias ao longo da Concessão nos trechos objeto da exceção deverão ser implantadas com as mesmas características da pista duplicada.

3.2.5.1 do PER

Pergunta 7: Para exceção a classe IA é admitido a extensão de 43 Km somado a extensão sob perímetro urbano existente na rodovia, 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.

3.2.5.2 do PER

Pergunta 8: Item 3.2.5.2 – Parâmetros Gerais: Atendendo-se aos parâmetros técnicos para a classe IA prevista no manual de estradas rurais do DNIT poderá a configuração da pista dupla ser realizada com barreira rígida ou canteiro central, desde que observado as normas indicadas no referido manual, é correto esse entendimento?

Resposta:

Sim, o entendimento está correto.

3.2.5.3 – Vias Marginais

Pergunta 9: Não se faz prevista a necessidade de implantação de iluminação nas mencionadas vias marginais, é correto esse entendimento?

Resposta:

O escopo do sistema elétrico e de iluminação está previsto no item 3.1.8. do PER.

Apêndice F do PER –

Pergunta 10: Entende-se que as 21 caminhonetes (4x2) requeridas para a frota de veículos de Inspeção de tráfego podem ser do tipo “saveiro”. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Os veículos devem ser capazes de realizar a inspeção de tráfego de maneira eficaz, de acordo com os parâmetros de desempenho descritos no item 3.4.3.4 do PER.

3.1.7 do PER -Edificações

Pergunta 11: As reformas assim como a construção de novas edificações terão o prazo de 12 meses para ser entregue ao poder concedente, é correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

23 - Protocolo nº 1632203

Recebido em 6/12/2013 às 17:13:49

ANEXO 2 PER – 3.2.1.1. Obras de ampliação

Pergunta 1: A meta estabelecida no subitem 18.1.1 do contrato para início da cobrança de 10% da extensão total da duplicação se limita aos quantitativos e prazos para implantação de pista dupla, ou seja, diz respeito a 55,72 Km equivalente a 10% da duplicação total de 557,2 km, está correto esse entendimento?

Resposta:

Sim, o entendimento está correto a meta de 10% da duplicação corresponde a 55,72 KM

ANEXO 2 PER – 3.2.1.1. Obras de ampliação

Pergunta 2: A meta estipulada para quantitativos e prazos para conversão de subtrecho em multifaixas para via duplicada totaliza 144,8 km de extensão trecho de multifaixa com 12,5 km a ser contornados, entende-se que a meta de conversão de multifaixa é de 144,8 km, este entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

ANEXO 2 PER – 3.2.1.1. Obras de ampliação

Pergunta 3: A meta estipulada para quantitativos e prazos para implantação de faixas adicionais em segmentos duplicados indicada nos PNV's 040BDF0010 ao 040BDF0020 e 040BGO0030 deve ser executada obrigatoriamente no segundo ano de concessão independente de gatilhos, está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

ANEXO 2 PER – 3.2.1.2. Obras de melhoria.

Pergunta 4: No item correção de traçado entende-se que as extensões para correções se limitam a extensão que seja necessária para adequação aos padrões de rodovia classe I-A, não se fazendo necessária correção de toda extensão do subtrecho, é correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

ANEXO 2 PER – 3.2.1.2. Obras de melhoria.

Pergunta 5: A extensão útil das vias marginais compreende a execução de extensão total, podendo ser essa extensão tanto do lado direito como esquerdo da rodovia, ou seja a extensão total útil total é de 148,2 km de marginal, é correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

ANEXO 2 PER – Obras obrigatórias em trechos urbanos

Pergunta 6: No item Quantitativos e localização para implantação de contornos em pista dupla em trechos urbanos entende-se que a extensão a ser contornada em ambos os trechos será devolvida ao município, ficando a concessionária desobrigada de manutenção e operação nesse segmento, é correto esse entendimento?

Resposta:

Sim o entendimento está correto. 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. 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 Público.

ANEXO 2 PER – Obras obrigatórias em trechos urbanos

Pergunta 7: No item 3.2.3.1 Obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego entende-se que o subtrecho 13 não tem obrigação de implantação de faixa adicional, está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto

24 - Protocolo nº 1632206

Recebido em 6/12/2013 às 17:38:53

Pergunta 1: No Apêndice B, do Anexo 2 ao Contrato de Concessão - Programa de Exploração da Rodovia - PER, é detalhado o Sistema Rodoviário que está sendo Concedido. Neste detalhamento constam os seguintes trechos: 1. 040BMG0370 - ENTR BR-135(B)/262(A)/381(A) (ANEL RODOVIÁRIO DE BELO HORIZONTE) - ENTR BR-262(B)/381(B) - do km 532,9 ao km 535,5 2. 040BMG0390 - ENTR BR-262(B)/381(B) - ENTR BR-356(A) (P/ BELO HORIZONTE) - do km 535,5 ao km 543,5 No item 3.2.3.1 - Obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego - do mesmo Anexo 2 ao Contrato de Concessão - Programa de Exploração da Rodovia - PER, não está especificado o VDMA Equivalente para o subtrecho 13, que é exatamente o subtrecho que compreende os trechos do Apêndice B acima citados. É também sabido que existem vários convênios do Governo Federal com o Estado de Minas Gerais e com a Prefeitura de Belo

Horizonte para reformulação deste subtrecho, conhecido como "ANEL RODOVIÁRIO DE BELO HORIZONTE". Através destes convênios estão sendo desenvolvidos projetos de revitalização do "ANEL RODOVIÁRIO DE BELO HORIZONTE" que incluem diversas alterações, melhorias, ampliações e outras obras, que serão, a princípio, realizadas pelo Estado de Minas Gerais e Prefeitura de Belo Horizonte. As propostas são muitas, incluindo, entre outras, a substituição do pavimento flexível, hoje existente, por pavimento rígido. Considerando o aqui exposto, pergunta-se: Quais as obrigações da futura Concessionária, em relação aos trechos do Apêndice B acima relacionados, quanto a: (i) FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO; (ii) FRENTE DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO; (iii) FRENTE DE CONSERVAÇÃO; e (iv) FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS?

Resposta:

As obrigações da futura concessionária para o trecho 13 citado são aquelas descritas pelo Programa de Exploração Rodoviária (PER). Cabe destacar que, para o trecho em questão, o item 3.2.3.1 do PER não estabelece gatilho para ampliação de capacidade condicionada ao volume de tráfego, não sendo prevista, portanto, a implantação de faixas adicionais neste trecho.

25 - Protocolo nº 1632220

Recebido em 6/12/2013 às 17:42:15

Item 9.3, inciso VII do Edital

Pergunta 1: Entendemos que a Proposta Econômica Escrita das Proponentes 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. Está correto o nosso entendimento? Caso posteriormente a legislação mude ou seja alterada, para não prejudicar o fluxo de caixa da Concessionária e a financiabilidade do projeto, entendemos que o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão será efetuado na forma de aumento de tarifa ou de indenização. Está correto o 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. O reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão será avaliado à luz da matriz de riscos prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão, e em relação ao caso concreto. Caso seja avaliada a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro, serão aplicados os mecanismos previstos em Contrato.

Item 16 da Tabela V do Anexo 5 do Edital

Pergunta 2: (a) Entendemos que o Balanço Patrimonial e as Demonstrações Financeiras das Licitantes deverão ser apresentados na forma da lei, e no caso das Sociedades Anônimas e de empresas Ltda de Grande Porte, deverão ser acompanhados do Parecer de Auditoria, uma vez que a lei assim o determina. Está correto o nosso entendimento?. (b) Caso uma Licitante não cumpra este requisito, entendemos que será desclassificada por não estar com documentação que atenda a legislação Brasileira, não podendo a falha ser sanada ou ser tratada como mero formalismo. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. Deverá ser apresentado, em conformidade com o Edital, o balanço patrimonial e respectivo demonstrativo de resultados, já exigível na forma da lei, devidamente aprovados pela assembleia geral ou sócios, conforme o caso, apresentados na forma da lei, vedada a apresentação de balancetes ou balanços provisórios. Esses documentos deverão ser apresentados de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Cláusula 4.2.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 3: Entendemos que, mesmo que a Concessionária já tenha assinado o Contrato de Concessão, o prazo da Concessão somente terá início após a entrega do Termo de Arrolamento e do Termo de Compromisso Ambiental pelo Poder público, sendo que somente então que poderá ocorrer a Data de Assunção do Sistema Rodoviário. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O contrato somente terá início após a entrega do Termo de arrolamento e do Termo de compromisso ambiental pelo Poder público.

Cláusula 21.2.16 do Contrato de Concessão

Pergunta 4: Entendemos que a Concessionária não será responsável pelo atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo da Concessionária por força da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas, bem como não será responsável pelos custos relacionados ao atendimento destas exigências e condicionantes nas licenças a cargo da Concessionária ou do Poder Concedente. Esse entendimento está correto?

Resposta:

Sim. Conforme a subcláusula 21.2.16 a Concessionária não é responsável pelo atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo da Concessionária por força da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas, bem como os custos relacionados ao atendimento destas exigências e condicionantes nas licenças a cargo da Concessionária ou do Poder Concedente.

Cláusulas 21.1.5 e 21.2.17 do Contrato de Concessão

Pergunta 5: 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, praças de pedágio ou outras intervenções em zonas não urbanas. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

Contrato - subcláusula 21.1.17 e subcláusula 21.2.7

Pergunta 6: Entendemos que a concessionária será responsável pela recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento somente do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário, e que não será responsável pela recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do Sistema Rodoviário. Esta correto este entendimento?

Resposta:

Conforme a subcláusula 21.2.7 do Contrato de Concessão a Concessionária não é responsável pela recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do Sistema Rodoviário.

Contrato - subcláusula 21.1.17

Pergunta 7: Entendemos que não será de responsabilidade da Concessionária os passivos ambientais existentes na data de recebimento definitivo das obras de duplicação sob responsabilidade do DNIT, ou no recebimento definitivo dos segmentos EM OBRAS DE DUPLICAÇÃO, ou em locais que por ventura o Poder Público resolva executar alguma obra que era inicialmente por conta da Concessionária, bastando para isto a mesma apontar os passivos existentes na data do recebimento da obra em qualquer destes casos. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Cláusula 24.4 do Contrato de Concessão

Pergunta 8: Entendemos que a Concessionária satisfará esta obrigação registrando-se na CVM como uma companhia aberta categoria B. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 3.4.4.6 do PER

Pergunta 9: Entendemos que o único escopo estabelecido em relação a este item se refere a elaboração de estudo, e que no PER não há obrigação alguma relativa à implantação e operação de pontos de apoio e parada para os usuários da rodovia, não havendo, portanto, dispêndios correspondentes de responsabilidade da Concessionária. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Edital - Item 7.2

Pergunta 10: Entendemos que caso prazo de validade da Garantia da Proposta expire e não venha a apólice a ser prorrogada pela Proponente, esta será desclassificada do certame licitatório sem nenhuma penalidade ou multa. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Minuta do Contrato Subcláusula 1.1.1, (v) e (vi) e Cláusula 4

Pergunta 11: Entendemos que os Bens Reversíveis são todos os Bens da Concessão que sejam usados diretamente na operação da rodovia, e que serão revertidos à União ao fim do contrato de concessão. Os demais Bens da Concessionária não serão reversíveis, podendo a mesma alienar conforme seu planejamento e independente de anuência. Nosso entendimento está correto?

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.

Item 4.2.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 12: (a) Entendemos que, nos termos do Art. 4º - parágrafo 3º da Portaria nº 288/MT/MMA, a ANTT, juntamente com as concessionárias, assinará os Termos de Compromisso para os segmentos concedidos. (b) Entendemos ainda que o DNIT fará parte da assinatura deste Termo de Compromisso de Regularização Ambiental, conforme avaliação a ser realizada pelo IBAMA para cada segmento da rodovia concedida.

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.

Contrato de Concessão - Cláusula 21.2.13 e Subcláusula 4.3.3.(i)

Pergunta 13: Entendemos que a Concessionária não será responsável pelo risco decorrente de alteração unilateral no PER e no Contrato, por iniciativa ou não do Poder Concedente, por inclusão e modificação de obras e serviços que afete o equilíbrio econômico-financeiro inicial do projeto. Neste sentido, caso as obrigações de investimento não possam ser amortizadas e/ou depreciadas no prazo da Concessão, a Concessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Está correto esse entendimento?

Resposta:

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. Ainda, 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 7.1.3 do Contrato de Concessão

Pergunta 14: (a) Entendemos que 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. Está correto este entendimento? (b) Entendemos que caso haja fracionamento da licença de instalação destas obras, a ANTT procederá um rateio para que haja então ressarcimento dos custos incorridos nos estudos. Está correto este entendimento? (c) Entendemos que a verba indicada para ressarcimento destes estudos não sofrerá correção monetária? Está correto este entendimento?

Resposta:

(a) O entendimento está correto, 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. (b) Caso haja fracionamento da licença de instalação, a ANTT definirá os critérios de ressarcimento conforme os custos incorridos nos estudos. (c) O entendimento não está correto, sendo reajustada de acordo com o exposto na subcláusula 7.1.

Minuta do Contrato Subcláusula 9.2.2 e outras

Pergunta 15: (a) 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? (b) Entendemos ainda que todos os prazos previstos no Contrato e PER, quando relacionados a datas anteriores à Data de Assunção, devem ser entendidos como prazos a serem contados a partir da data efetiva de início da concessão, já que não faz sentido ocorrer decurso de prazo se a concessão atrasar seu início. Está correto o seu entendimento?

Resposta:

(a) O entendimento está correto. (b) O entendimento não está correto, devendo ser observado o que consta no Edital.

Cláusula 10.5.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 16: Entendemos que não serão de responsabilidade da Concessionária a remoção de interferências e tratamento de passivo ambiental em segmentos da rodovia que as obras sejam – ou que venham a ser - de responsabilidade do DNIT ou do Poder Público, sejam estas já previstas ou que venham a ser inseridas no Contrato de Concessão. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

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.

Minuta do Contrato Subcláusula 18.4.5

Pergunta 17: Entendemos que como atualmente a única referência existente para estimar o Fator X é apresentado no Leilão da BR-101, as Proponentes devem considerar aquela indicação no cálculo futuro de sua arrecadação de pedágio, e caso este venha a ser objeto de resolução específica e será submetida a processo de participação e controle social adotado pela ANTT futuramente, eventuais alterações serão levadas a reequilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Não, o entendimento está errado. 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 22.1.3 do Contrato de Concessão

Pergunta 18: Entendemos que, quando cabível nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste Contrato, a ANTT deverá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Entendemos que, à luz da legislação aplicável, a palavra “poderá” desta cláusula deve ser entendida como “deverá”. Está correto esse entendimento?

Resposta:

A intangibilidade da equação econômico-financeira do contrato de concessão é garantida constitucionalmente (art. 37, XXI). A expressão “poderá” é sim adequada, levando-se em conta os inúmeros fatores, elementos, variáveis, condicionantes, a serem ponderados a fim de se aferir a real necessidade de ser promovido o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Minuta do Contrato Anexo 2 (PER) – Item 3.1.8

Pergunta 19: Entendemos que as despesas mensais com o consumo de energia de iluminação pública não são de responsabilidade da concessionária, sejam estas advindas de canteiro central, trevos, passarelas, marginais, etc.. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

As despesas mensais com o consumo de energia de iluminação pública não são de responsabilidade da Concessionária.

26 - Protocolo nº 1632229

Recebido em 6/12/2013 às 17:47:36

Anexo 4 do Contrato de Concessão - TERMOS E CONDIÇÕES MÍNIMOS DO SEGURO-GARANTIA –Item 7 Disposições Adicionais

Pergunta 1: Entendemos que a Garantia de Execução do Contrato não será obrigatoriamente executada em seu valor integral, já que os subitens (iii) e (iv) deste item estabelecem que a

indenização poderá ser em valor parcial do valor da apólice, de acordo com a apuração de prejuízos da ANTT ou conforme o valor das multas aplicadas pela ANTT e não pagas pela concessionária. Este 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 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 4.2.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 2: (a) Entendemos que a assinatura do Termo de Arrolamento que esta cláusula faz referência 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. Está correto este entendimento? (b) A seu turno, entendemos ainda que 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 Está correto este entendimento? (c) Entretanto, caso eventual atraso nestes eventos venham a prejudicar a implantação da primeira etapa de obras e ocasionar perda de receita à Concessionária, além desta não poder ser multada ou penalizada, terá direito ao reequilíbrio nas formas previstas no contrato de concessão?

Resposta:

Os entendimentos estão corretos. Os casos concretos de eventuais atrasos, quando ocorrerem, serão analisados com base nas regras contratuais.

subcláusula 5.2 do Contrato de Concessão

Pergunta 3: Entendemos que o Poder Concedente deverá 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 que eventuais atrasos serão analisados, quando ocorrerem, com base nas regras contratuais, na forma de preservar o equilíbrio econômico do contrato de concessão e a não penalizar a concessionária por fatos alheios a sua gestão. Está correto o nosso entendimento?

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. 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.

subcláusula 5.1 do Contrato de Concessão

Pergunta 4: Entendemos que a concessionária somente será responsável, pela obtenção da Licença Prévia e da Licença de Instalação para as Obras em Trechos Urbanos previstas no PER (contornos) – incluindo a realização dos estudos ambientais. As demais licenças ou não são necessárias ou estão a cargo do Poder Concedente. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

Segundo a subcláusula 5.1.1 a Concessionária deverá obter todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão, incluindo as licenças ambientais. Em complemento, a subcláusula 21.1.3 estabelece que a Concessionária é responsável pela obtenção de licenças, permissões e autorizações, excetuadas aquelas a cargo do Poder Concedente e pelos custos com o atendimento das Condicionantes das licenças previstas na subcláusula 5.2.1 e das condicionantes das Licenças sob sua responsabilidade, conforme a subcláusula 5.1, nos termos da subcláusula 21.1.4.

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

Pergunta 5: 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 tráfego. Está correto o nosso entendimento, sim ou não? a) Em caso positivo, como se dará a aferição de receita perdida? Em caso negativo, como se dará este reequilíbrio principalmente com a perda do tráfego?

Resposta:

Eventual atraso no cumprimento das metas de duplicação será reequilibrado por meio da aplicação do Fator D, conforme prevê a Subcláusula 22.6.4 (v). Eventual perda de receita pelo atraso no início da cobrança de pedágio ou pelo atraso nas obras de duplicação, quando imputável ao Poder Concedente, será estimada e então reequilibrada.

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

Pergunta 6: Entendemos que o custo médio por km indicado será obtido através da somatória da totalidade dos investimentos necessários para implantação do contorno, exceto custos de desapropriação, que seguirão a regra própria prevista, e eventuais implantações de Obras de Arte Especiais, que serão reequilibradas conforme procedimento de fluxo de caixa marginal. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

27 - Protocolo nº 1632236

Recebido em 6/12/2013 às 17:53:29

Cláusula 10.2.3 (i) da Parte VII – Minuta do Contrato

Pergunta 1: Entendemos 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, nada mais que isto. 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 Público, que caso não o faça imediatamente, deverá reequilibrar a Concessionária por esta responsabilidade adicional. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

Caso o trecho urbano não seja transferido ao poder concedente, os investimentos e serviços adicionais nestes trechos serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5.

Cláusula 4.2 da Minuta do Contrato

Pergunta 2: Entendemos que, 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 está correto. A data de assunção somente terá início após a entrega do Termo de arrolamento e do Termo de compromisso ambiental pelo Poder público.

Cláusula 6.8 da Minuta do Contrato

Pergunta 3: Entendemos 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.

Cláusulas 9.1, 9.1.2 e 9.1.3 da Minuta do Contrato

Pergunta 4: 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:

Em relação a desapropriação, a cláusula 9.1.3 do Contrato de Concessão já prevê que a Concessionária deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas relacionadas a desapropriação até o limite da verba prevista na cláusula 9.1.2 fazendo jus a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes. O Apêndice C do PER prevê apenas os quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da Frente de Serviços Operacionais.

Cláusula 22.7.1 da Minuta do Contrato

Pergunta 5: 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.

item 6.8 do Contrato

Pergunta 6: Entendemos que 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. Está correto este entendimento?

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.

6.4 do Edital

Pergunta 7: Entendemos que devemos numerar e rubricar somente o anverso de todas as folhas, sem considerar o verso, mesmo que haja algum texto. Está correto este entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto porque todas as folhas devem ser numeradas e rubricadas, mas numeradas e rubricadas no seu anverso, de forma que a numeração da última folha reflita a quantidade total de folhas de cada volume.

10.3.2 (a) do Contrato de Concessão

Pergunta 8: Entendemos que, a extensão passível de enquadramento no art. 8º inciso III da portaria nº228/MT/MMA será sempre descontada da meta do primeiro ano e, não havendo mais o que descontar, será descontado da meta anual seguinte.

Resposta:

O entendimento está correto.

cláusula 21.2.20 do Contrato de Concessão

Pergunta 9: Entendemos que não consiste em 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 infraestrutura. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 21.2.20 do Contrato de Concessão, não consiste 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.

cláusula 22.4.2, item "(i)" do Contrato de Concessão

Pergunta 10: Entendemos que a antecipação da entrega das Obras de Ampliação de Capacidade ensejará o Acréscimo de Reequilíbrio, observada a metodologia de aplicação do Fator D. Está correto o nosso 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.

28 - Protocolo nº 1632213

Recebido em 6/12/2013 às 17:56:01

Pergunta 1: No Anexo 2 ao Contrato de Concessão - Programa de Exploração da Rodovia - PER - em seu item 3.2.1.1 Obras de Ampliação, é apresentada uma Tabela intitulada "Quantitativos e prazos para implantação de faixas adicionais em segmentos duplicados", onde

são especificados dois trechos da rodovia onde, obrigatoriamente, devem ser executadas faixas adicionais de tráfego em trechos já duplicados no 2º ano da concessão. Analisando-se os volumes de tráfego atuais dos trechos da rodovia e a tabela apresentada no item 3.2.3.1 Obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego, do mesmo Anexo 2 ao Contrato de Concessão - Programa de Exploração da Rodovia - PER - verifica-se que para os subtrechos 12 e 14, especificados no Apêndice B deste mesmo Anexo, o tráfego atual já é muito superior àquele que determina a execução de faixas adicionais. Pergunta-se: Quando deverão ser concluídas as faixas adicionais de tráfego em trechos de pista dupla para os subtrechos 12 e 14, tendo em vista que o prazo fixado no PER é de 12 meses após o atingimento do "gatilho" e este prazo (1º ano da Concessão) é impossível de ser cumprido, ainda mais nestes subtrechos que demandarão um complicado processo de desapropriação?

Resposta:

De acordo com o item 3.2.3 do PER, o período de obras de manutenção do nível de serviço terá início no 61º mês da concessão. O item 3.2.3.1 do PER dispõe sobre as Obras de Capacidade Condicionadas ao Volume de Tráfego. O prazo para conclusão destas obras é de doze meses contados a partir do momento em que a média móvel de 365 dias do VDMA Equivalente atinja o gatilho estabelecido no PER para determinado subtrecho.

29 - Protocolo nº 1632250

Recebido em 6/12/2013 às 17:57:16

Contrato de Concessão – Cláusula 10.1.4

Pergunta 1: A cláusula 10.1.4 da minuta do contrato de concessão determina que “O Poder Concedente obriga-se a rescindir, até a Data da Assunção, todos os contratos referentes a obras e serviços no Sistema Rodoviário, que estejam em vigor na data de assinatura do Contrato, que impeçam ou prejudiquem a Concessionária no atendimento aos Parâmetros de Desempenho nele estabelecidos.” 1. Solicitamos a gentileza que cópia dos referidos instrumentos sejam disponibilizadas aos licitantes, uma vez que podem impactar na formulação da proposta comercial das proponentes. 2. Quanto às responsabilidades: qualquer custo, indenização ou outro evento que seja provocado por estas rescisões de contratos serão de responsabilidade do Poder Concedente, e caso impactem a futura Concessionária de alguma forma, serão levados a reequilíbrio econômico e financeiro. Está correto o nosso 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, 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 eventualmente indicadas no Apêndice D do PER.

Contrato de Concessão – Cláusula 18.4.5

Pergunta 2: A minuta do contrato de concessão determina que o Fator X será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato de Concessão. É praxe das proponentes prever em sua proposta econômica que parte do crescimento de demanda será

absorvido pelo aumento da eficiência/produktividade e pelo ganho de escala do projeto. Neste sentido, em sua proposta econômica escrita este efeito já está considerado. Desta forma:

1. sugerimos que o Fator X seja prédefinido até o final da concessão, para que seu efeito seja considerado no plano de negócio das proponentes, a exemplo do que foi previsto no leilão da BR101.
2. Caso o Fator X não possa ser prédefinido, solicitamos que a ele seja estabelecido um teto máximo, para que as proponentes possam estimar seu efeito no cálculo de suas propostas econômicas.

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.

Contrato de Concessão – Cláusula 19.4

Pergunta 3: A cláusula 19.4 da minuta do contrato de concessão determina que o contrato de Receita Extraordinária terá natureza precária e vigência limitada ao término deste Contrato. Considerando que a cláusula 19.1 da minuta do contrato de concessão estabelece que a utilização ou exploração da faixa de domínio de trecho integrante do Sistema Rodoviário pela Concessionária, bem como a exploração de Receitas Extraordinárias, deverão ser previamente autorizadas pela ANTT, sugerimos que o item 19.4 considere a possibilidade de contratos serem firmados em períodos superiores ao da concessão, e vede somente a antecipação destes recebíveis, uma vez que qualquer contrato dependerá de análise e aprovação da ANTT. Esta medida destravaria a obtenção de receitas extraordinárias nos últimos anos da concessão e favoreceria a modicidade tarifária, e já existe no contrato disposição semelhante para bens arrendados ou locados pela CONCESSIONÁRIA, facultando a UNIÃO sucedê-la ou não, a seu critério.

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.

Edital – Item 8.1.4

Pergunta 4: O Item 8.1.4 determina que os Representantes Credenciados deverão firmar todas as declarações e documentos referidos no Edital, inclusive o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente. No entanto, o Item 7.4.4 e Item 7.4.7 referentes ao Anexo 16 (Apresentação da Garantia da Proposta) e Anexo 17 (Formal Compromisso Operacional de Pagamento de Emolumentos), respectivamente, dispõem que tais documentos deverão ser assinados pela Corretora Credenciada. Sendo assim, entendemos que os Representantes Credenciados deverão firmar todas as declarações e documentos referidos no Edital, com exceção do Anexo 16 e Anexo 17. Está correto nosso entendimento? Se afirmativo, sugerimos a correção do item 8.1.4 supracitado.

Resposta:

Os Representantes Credenciados deverão firmar todas as declarações e documentos referidos no Edital, inclusive o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente, observadas as demais disposições do Edital.

Contrato de Concessão – Cláusula 10.1.7

Pergunta 5: A Subcláusula 10.1.7 dispõe que, durante a Concessão, o Poder Público poderá realizar investimentos no Sistema Rodoviário concedido, estejam ou não previstos no PER.1. Entendemos que o Poder Concedente deverá garantir que tais investimentos, quando realizados pelo Poder Público, atenderão aos mesmos padrões e especificações técnicas e de qualidade, determinados no Edital e no PER. Está correto nosso entendimento?
2. Caso no decorrer da operação neste segmento sejam identificados problemas em relação aos parâmetros de desempenho, eventual investimento adicional e/ou antecipação que a Concessionária incorra em seu cronograma será levado a reequilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Quando tais investimentos forem feitos pelo Poder Concedente, as obras decorrentes desses serão recebidos pelo concessionário à luz da cláusula 10.5 do Contrato de Concessão.

Contrato de Concessão – Cláusula 18.1.1 e 18.1.2

Pergunta 6: A Subcláusula 18.1.1 dispõe que a cobrança da Tarifa de Pedágio somente poderá ter início, simultaneamente em todas as praças de pedágio, após a conclusão dos Trabalhos Iniciais no Sistema Rodoviário, a execução de 10 % (dez por cento) das obras de duplicação detalhadas no Capítulo 3 do PER, a implantação das praças de pedágio e o cumprimento, pela Concessionária, bem como a entrega do programa de redução de acidentes e o cadastro do passivo ambiental. (i) A conclusão dos Trabalhos Iniciais de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, através de Termo de Vistoria, emitido pela ANTT em até 30 (trinta) dias da data de recebimento da solicitação. (ii) A conclusão das referidas obras de duplicação de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, através de Termo de Vistoria, emitido pela ANTT em até 30 (trinta) dias da data de recebimento da solicitação. (iii) A implantação das praças de pedágio de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, através de Termo de Vistoria, emitido pela ANTT em até 30 (trinta) dias da data de recebimento da solicitação. A subcláusula 18.1.2 define que, após atendido o exposto na subcláusula 18.1.1, a ANTT expedirá, em até 10 (dez) dias, a resolução de autorização para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio. A subcláusula 18.3.7 estabelece que, a partir do 5º (quinto) dia a contar da data-base do reajuste, fica a Concessionária autorizada a praticar a Tarifa de Pedágio reajustada caso não seja comunicada pela ANTT dos motivos para não concessão do reajuste. Neste sentido, por analogia ao mecanismo previsto para os reajustes anuais, entendemos que caso a ANTT não proceda à vistoria ou emissão do respectivo Termo/Resolução, podemos considerar que a Concessionária estará autorizada, por decurso do prazo, a iniciar a cobrança da Tarifa de Pedágio. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

A cláusula 21.2 elenca todos os riscos não atribuíveis a Concessionária, como regra geral os atrasos do Poder Concedente não são de responsabilidade da concessionária, em todas as atividades. Porém o caso concreto será analisado quando da sua ocorrência.

Edital – Parte II – Definições, e Contrato de Concessão – Cláusula 1.1 – Definições

Pergunta 7: O item (xxix) do Edital define o IRT como índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e de outras variáveis definidas no Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre novembro de 2006 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCAi / IPCAo$ (onde: IPCAo significa o número-índice do IPCA do mês de novembro de 2012, e IPCAi significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio. O item (xxvii) da subcláusula 1.1 do Contrato de Concessão estabelece que o IRT será o índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e de outras variáveis definidas no Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre novembro de 2006 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCAi / IPCAo$ (onde: IPCAo significa o número-índice do IPCA do mês de novembro de 2012, e IPCAi significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio. Existem diversos valores previstos no Edital e no Contrato, que não possuem qualquer informação sobre sua data-base, e que podem ser confundidos como “variáveis” previstas nas definições de IRT expostas acima. Em nosso entendimento, somente algumas das variáveis são atreladas ao IRT, sendo que outras se referem à data-base das demonstrações financeiras, e outras estão referenciadas à data da sessão pública do leilão. Sugerimos que a cada valor monetário expresso em Reais (R\$) seja informado aos licitantes a que data-base o Edital/Contrato está se referindo.

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.

Edital – 7.1 e Anexo 15 (Manual Leilão)

Pergunta 8: Quanto à data-base dos valores indicados: Garantia do Contrato – Valor R\$ 80.000.000,00: valor referenciado à data da sessão pública do leilão. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

De acordo com o item 7.1 do edital, a Garantia de Proposta deve ser prestada no valor estabelecido pelo edital na Data para o Recebimento dos Envelopes.

Edital – 15.3 – Item III e Anexo 15 (Manual Leilão)

Pergunta 9: Quanto à data-base dos valores indicados: Integralização inicial de capital – Valor R\$ 395.000.000,00: valor referenciado à data da sessão pública do leilão. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

De acordo com o item 15.3 III do edital, a comprovação de integralização inicial do capital deve ser realizada em até 20 dias úteis após a publicação do ato de homologação e antes da assinatura do contrato de concessão no valor estabelecido pelo edital.

Edital – 15.3 – Item V e Anexo 15 (Manual Leilão)

Pergunta 10: Quanto à data-base dos valores indicados: Pagamento de Emolumentos – Valor R\$ 558.000,00: valor referenciado à data da sessão pública do leilão. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

De acordo com o item 15.3 III do edital, a comprovação de recolhimento de emolumentos à BM&FBOVESPA deverá ser realizada em até 20 dias úteis após a publicação do ato de homologação e antes da assinatura do contrato de concessão no valor estabelecido pelo edital.

Edital – 15.3 – Item VI

Pergunta 11: Quanto à data-base dos valores indicados: Ressarcimento Estudos BNDES – Valor R\$ 6.830.000,00: valor referenciado à data da sessão pública do leilão. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

De acordo com o item 15.3 III do edital, a comprovação de pagamento ao BNDES em virtude dos estudos do sistema rodoviário deverá ser realizada em até 20 dias úteis após a publicação do ato de homologação e antes da assinatura do contrato de concessão no valor estabelecido pelo edital.

Contrato de Concessão – Cláusula 24.2.2

Pergunta 17: Quanto à data-base dos valores indicados: Declaração de capacidade de obter recursos – Valor R\$ 315.000.000,00 e R\$ 80.000.000,00: valores referenciados à data da sessão pública do leilão. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

De acordo com o anexo 10 do edital, a proponente deverá declarar que terá capacidade de integralizar o capital na SPE nas datas e valores estabelecidos pelo edital.

Contrato de Concessão – Cláusula 12.1

Pergunta 19: Quanto à data-base dos valores indicados, esta é uma variável atrelada ao IRT: Garantia de Execução – Valor R\$ 425.000.000,00 e R\$ 225.000.000,00: valor referenciado a janeiro de 2013. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 12.1.3 da minuta de contrato, a Garantia de Execução Contratual será reajustada anualmente pelo mesmo índice definido para reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, tendo como data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.

Contrato de Concessão – Cláusula 15.9

Pergunta 20: Quanto à data-base dos valores indicados, esta é uma variável atrelada ao IRT: Verba de Fiscalização – Valor R\$ 10.409.736,00: valor referenciado a janeiro de 2013. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 15.9.1 da minuta do contrato, a Verba de Fiscalização será reajustada pelo mesmo índice definido para reajuste da Tarifa de Pedágio, tendo o reajuste por data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.

Contrato de Concessão – Cláusula 15.10

Pergunta 21: Quanto à data-base dos valores indicados, esta é uma variável atrelada ao IRT: Verba de Segurança – Valor R\$ 133.583,00: valor referenciado a janeiro de 2007. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 15.10.1 da minuta do contrato, a Verba de Segurança no Trânsito será reajustada anualmente pelo mesmo índice definido para reajuste da Tarifa de Pedágio, tendo por data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.

Edital – Anexo 2 (PER)

Pergunta 31: No item 3.2.3.1 do Anexo 2 ao Edital (PER) está especificado que a CONCESSIONÁRIA realizará investimentos para execução de obras de AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE relativas à execução de faixas adicionais em trechos em pista dupla, condicionada ao atingimento de VDMA equivalente de gatilho, dos valores constantes na Tabela deste item, aferidos com base em uma média móvel de 365 dias, para os segmentos em pista dupla indicados. Solicitamos que este procedimento de aferição de gatilho seja melhor especificado, de forma a evitar que uma demanda eventual provoque um aumento momentâneo desta média móvel de 365 dias e provoque uma obrigação à CONCESSIONÁRIA antes do momento ideal para que a obra seja executada. Neste sentido, nossa sugestão é de que o gatilho seja considerado atingido quando a média móvel de 365 dias permanecer acima do valor indicado na Tabela 1 do item 3.2.3.1 do Anexo 2 do PER, por período superior a 60 dias.

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.

Contrato de Concessão – Cláusula 9

Pergunta 33: A subcláusula 8.1.2 estabelece que a Concessionária deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custose despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 8.1.4 (desapropriação, dentre outras), seja por via consensual ou por intermédio de ações judiciais, até o limite da verba disponível fazendo jus a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes. A subcláusula 9.2.3 do Contrato de Concessão estipula 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 recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão de tais dispêndios. Ambas as atividades previstas para a CONCESSIONÁRIA, desapropriação e desocupação, se confundem em diversos aspectos, sendo que nos dois casos caberá à CONCESSIONÁRIA indenizar os afetados.

1. Neste sentido, entendemos que no caso de desocupações, estas também poderão usar da verba prevista para desapropriação. Está correto nosso entendimento? 2. Se resposta ao questionamento 1 for negativa, favor esclarecer onde a licitante deve considerar verba em seu orçamento para as referidas indenizações às desocupações, quando as mesmas foram necessárias para o cumprimento ao PER?

Resposta:

O entendimento não está correto. A verba prevista na cláusula 9.1.2 do Contrato de Concessão aplica-se, exclusivamente, a desapropriações. Nos termos da 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.

Contrato de Concessão – Cláusula 18.1

Pergunta 36: O Contrato de Concessão estabelece que a ANTT terá até 30 dias para emitir os Atestados de Conclusão das Obras vinculadas a autorização para início de cobrança de pedágio. Estabelece ainda que após atestada e aceita as obras pela ANTT, esta terá mais 10 dias para emitir Resolução. Depois ainda obriga a CONCESSIONÁRIA a dar publicidade por 10 dias, antes do efetivo início de cobrança. Somando-se, são 50 dias que prejudicarão o fluxo de caixa do projeto. Sugerimos que a ANTT realize a Vistoria e emita diretamente a Resolução, em prazo de 15 dias, dispensando-se o atestado intermediário.

Resposta:

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.