

ATA DE RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS

Em atendimento ao disposto no item 3.3 do Edital de Concessão nº 003/2013, a Comissão de Outorga para a 3ª Etapa das Concessões de Rodovias Federais – Fase III, lote 7, constituída pelo Diretor Geral da ANTT por meio da Portaria nº 520 de 17 de outubro de 2013, publicada no Diário Oficial da União de 18 de outubro de 2013, leva ao conhecimento público as manifestações de esclarecimentos sobre o Edital, recebidas entre os dias 18 e 28 de outubro 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 nº1599079

Recebido em 28/10/2013 às 14:34:28

Itens 6.11.II e 8.1.2.III

Pergunta nº1: 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 nº2: 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.

Item 7.4. IV

Pergunta nº3: 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.

Item 7.11

Pergunta nº4: 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.

Itens 8.1.2.II e 8.1.2.III

Pergunta nº5: 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.

Item 9.7

Pergunta nº6: 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 nº7: 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 nº8: 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 nº9: 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 nº10: 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 nº11: 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 Subcláusula 5.1.1

Pergunta nº12: No evento “Licenciamento Ambiental nas Rodovias do PIL”, promovido na sede da ANTT em 26/08/2013, foi mencionado pelo engº Dino Batista do DNIT, que o Procedimento Específico, com emissão direta da Licença de Instalação, baseado na Portaria nº 288/MT/MMA, não se aplica ao Lote 07, pois o mesmo se enquadra como Amazônia Legal.

Entretanto, a subcláusula 5.1.1 menciona que a Concessionária deverá obter concordância do 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.

Favor esclarecer os procedimentos e responsabilidade pela obtenção da Licença de Instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER.

Resposta:

A concordância do IBAMA mencionado na cláusula 5.1.1 (i)(a) do Contrato de Concessão aplica-se, exclusivamente, para os casos em que as Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias se enquadrem nas condições do art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA. O lote da BR-163/MT está na Amazônia Legal e portanto não se enquadra na referida Portaria. Logo as licenças de instalação desse trecho entram na regra da subcláusula 5.2 do Contrato de Concessão

Minuta do Contrato Cláusula 6

Pergunta nº13: 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 nº14: 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 nº15: 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 nº16: 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 a entidade por ele indicada, no prazo de até 30 (trinta) dias a contar do recebimento da Licença Ambiental de Instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER. Caso haja 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 nº17: 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 nº18: 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 10.1.6

Pergunta nº19: Entendemos que a responsabilidade da Concessionária pela remoção de todas as interferências existentes no Sistema Rodoviário não se aplica aos trechos com obras de duplicação em andamento pelo DNIT.

Está correto esse entendimento?

Resposta:

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

Minuta do Contrato Subcláusula 10.5.6

Pergunta nº20: A Subcláusula 10.5.6 prevê como obrigação da Concessionária a adequação dos bens recebidos em definitivo do DNIT aos Parâmetros de Desempenho.

Entendemos que essa adequação ensejará o reequilíbrio econômico-financeiro, caso cause impacto na equação original do Contrato, através do Fluxo de Caixa Marginal previsto na Subcláusula 22.5. Está correto esse entendimento? Caso contrário, favor esclarecer como será ressarcido à Concessionária o valor despendido na adequação de tais parâmetros não atendidos nas obras executadas pelo DNIT.

Resposta:

De acordo com a cláusula 10.5.6 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.

Minuta do Contrato Subcláusula 12.6

Pergunta nº21: 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 nº22: 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 nº23: 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 nº24: 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 nº25: 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 nº26: 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 nº27: 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 nº28: 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 nº29: 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 nº30: 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:

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.

Minuta do Contrato Subcláusula 31.2

Pergunta nº31: 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 nº32: 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 nº33: 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 a indenização deve observar a subcláusula 34.2.1.

Minuta do Contrato Anexo 2 (PER) – Apêndice A

Pergunta nº34: Os segmentos listados no Apêndice A, que se encontram na situação “EOD” não foram computados na extensão das obras de duplicação do item 3.2.1.1 do PER e não estão listados no Apêndice D.

É correto o entendimento de que os licitantes deverão considerar em suas propostas econômicas que os segmentos “EOD” estarão duplicados antes do início da concessão?

Resposta:

Conforme descrito no Apêndice A do PER, os segmentos considerados como EM OBRAS DE DUPLICAÇÃO, tem previsão de conclusão até a Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária. Assim, para aqueles segmentos entregues no Termo de Arrolamento, a Concessionária deverá atender todos os parâmetros do PER, sem exceção. Caso algum destes segmentos não estejam finalizados, a concessionária não terá obrigação de recebê-los no Termo de Arrolamento, conforme a subcláusula 21.2.8, e quando do seu recebimento a concessionária deverá entregar o mesmo relatório descrito na subcláusula 10.5.4, caso haja as inconsistências descritas nos itens (i), (ii) da referida subcláusula a concessionária terá direito ao reequilíbrio, em relação a estes itens, porém, será de responsabilidade da Concessionária o atendimento aos demais parâmetros do PER, a partir do recebimento. Assim, a precificação das obras necessárias dos segmentos listados como "EOD" pelo licitante deve levar em conta estes critérios.

Minuta do Contrato Anexo 2 (PER) – Item 3.2.1.2

Pergunta nº35: O item 3.2.1.2 do PER lista 30 interconexões do tipo “Diamante” que deverão ser implantadas pela futura concessionária, ao longo da BR 1163/MT.

Favor confirmar se os licitantes deverão considerar em suas propostas econômicas a implantação das interconexões tipo diamante abaixo listadas, tendo em vista que as mesmas se localizam em segmentos enquadrados como “EOD” no Apêndice A do PER:

ID 7 – km 261,90
ID 8 – km 269,60
ID 9 – km 270,50
ID 10 – km 315,40
ID 11 – km 320,10
ID 13 – km 464,90
ID 14 – km 475,90
ID 15 – km 480,00
ID 16 – km 503,70
ID 18 – km 592,90
ID 19 – km 598,60
ID 24 – km 758,80
ID 25 – km 760,00

Resposta:

As Proponentes deverão considerar em suas Propostas o atendimento integral a todas as obrigações previstas no PER, incluindo o item 3.2.1.2. Porém, a Concessionária somente terá obrigação de implantar tais dispositivos após o recebimento definitivo dos trechos classificados como "EOD"

Minuta do Contrato Anexo 2 (PER) Item 3.2.5.3

Pergunta nº36: Favor confirmar ou corrigir os conceitos de “Passagem Superior” e “Passagem Inferior” definidos no Item 3.2.5.3 do PER, conforme abaixo transcritos, salientando que esses

conceitos conflitam, inclusive, com a redação dos Itens 12 e 13 do Escopo Recuperação, constantes do Item 3.1.3 do PER.

PS → quando a rodovia objeto desse PER passar sobre outra via;

PI → quando a rodovia objeto desse PER passar sob outra via.

Resposta:

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

Minuta do Contrato Anexo 2 (PER) Item 3.4.4.6

Pergunta nº37: 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 7 (Fator Q)

Pergunta nº38: 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.

2 - Protocolo nº1599083

Recebido em 28/10/2013 às 15:01:13

Item 2.4.1 do Edital de Concessão.

Pergunta nº1: 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 nº2: 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 nº3: 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 nº4: 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 nº5: 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 nº6: 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 nº7: 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 nº8: 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 nº9: 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 nº10: 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 na cláusula 21.2.3 e 21.2.5.

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

Pergunta nº11: 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 nº12: 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:

A aplicação das penalidades estará sujeita a processo administrativo específico, observado o edital, o contraditório e a ampla defesa.

Item 15.6.1 do Edital de Concessão.

Pergunta nº13: 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:

A aplicação das penalidades estará sujeita a processo administrativo específico, observado o edital, o contraditório e a ampla defesa.

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

Pergunta nº14: 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 nº15: 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 nº16: 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 nº17: 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 nº18: 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 nº19: 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 nº20: 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 que faz referência a cláusula 4.2.1 do Contrato de Concessão não é condição para assinatura do Termo de Compromisso de regularização ambiental que faz menção o art. 4º da Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013. A seu turno, as obrigações previstas nas cláusulas 6.8 e 6.9 não estão condicionadas a assinatura do Termo de Compromisso de regularização ambiental que faz menção o art. 4º da Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013. Os casos concretos, quando ocorrerem, serão analisados pela ANTT com base nas regras contratuais.

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

Pergunta nº21: 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 nº22: 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 nº23: 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 nº24: 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 nº25: 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 nº26: 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 nº27: A Licença Previa 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 necessite. 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 nº28: Não está claro se haverá a participação do IBAMA na vistoria para identificação dos trechos que poderão ser enquadrados no art. 8º, inciso III do da Portaria nº 288/MT/MMA. Caso esteja prevista a participação do IBAMA, que não é Parte juridicamente envolvida no Contrato de Concessão, perguntamos: em caso de eventual atraso na mesma vistoria, devido à não disponibilidade imediata do IBAMA, que venha a afetar as posteriores providências (previstas no item 6.9 da Minuta de Contrato), a Concessionária será isentada da multa prevista para “Não apresentação dos projetos dos trechos da rodovia objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER que são passíveis de enquadramento no inciso III do art. 8º da Portaria nº 288/MT/MMA”?

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

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

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

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

Resposta:

A vistoria que faz menção a cláusula 6.8 do Contrato de Concessão será realizada pela Concessionária em conjunto com a ANTT. Eventual descumprimento da obrigação prevista na cláusula 5.1.1 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 nº29: 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 nº30: 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 necessite. 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 nº31: 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 nº32: 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 10.1.6 da Cláusula 10.1 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta nº33: Entendemos que a Concessionária NÃO será responsável pela remoção das interferências existentes no Sistema de Rodoviário nos trechos cujas obras serão de responsabilidade do Poder Concedente ou do DNIT. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

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

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

Pergunta nº34: 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 nº35: 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 Concessionaria 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 nº36: 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 nº37: 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 nº38: 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 à 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 nº39: 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 nº40: Ao longo de 2012 e 2013, foram concluídas obras de duplicação pelo DNIT em alguns dos lotes a serem concedidos e constatou-se in loco largura incompatível de acostamentos e ausência de sarjetas, não atendendo à Classe 1-A. Será dado o mesmo tratamento da subcláusula 10.5.6 a estes segmentos rodoviários não indicados no Apêndice D do PER?

Resposta:

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.

Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta nº41: Entendemos que nos trechos cuja responsabilidade pela duplicação é do DNIT, serão implantados acostamentos e passeios em todas as Obras de Arte Especiais que forem obrigatórias de acordo com o PER. Favor confirmar nosso entendimento.

Resposta:

As condições de recebimento e adequação das obras definidas no Apêndice D do PER são previstas na cláusula 10.5 do Contrato de Concessão e em suas subcláusulas. Os segmentos definidos no Apêndice A como EM OBRAS DE DUPLICAÇÃO, tem previsão de conclusão até a Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária. Assim, para aqueles segmentos entregues no Termo de Arrolamento, a Concessionária deverá atender todos os parâmetros do PER, sem exceção. Caso algum destes segmentos não estejam finalizados, a concessionária não terá obrigação de recebê-los no Termo de Arrolamento, conforme a subcláusula 21.2.8, e quando do seu recebimento a concessionária deverá entregar o mesmo relatório descrito na subcláusula 10.5.4, caso haja as inconsistências descritas nos itens (i), (ii) da referida subcláusula a concessionária terá direito ao reequilíbrio, em relação a estes itens, porém, será de responsabilidade da Concessionária o atendimento aos demais parâmetros do PER, a partir do recebimento. Assim, a precificação das obras necessárias dos segmentos listados como "EOD" pelo licitante deve levar em conta estes critérios.

Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta nº42: Caso não seja concluída a duplicação das obras a cargo do DNIT no prazo indicado de 60 meses, como se dará o reequilíbrio por perda de tráfego, visto que não ocorrerá a indução causada pela disponibilização do trecho duplicado?

Resposta:

Eventual caracterização de atraso nas obrigações conferidas ao DNIT pelo Contrato ou pelo Edital, inclusive quanto: i) à entrega do Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a Concessionária e o DNIT; e ii) quanto à não realização ou atraso das obras que estão sob responsabilidade do DNIT, identificadas no Apêndice D do PER ou no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens serão objeto de reequilíbrio econômico financeiro. A perda de receita se dará a partir da aferição do adicional de tráfego que seria induzido com a duplicação.

Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta nº43: Entendemos que a responsabilidade pela execução das sinalizações das obras, bem como de sua manutenção obedecendo aos parâmetros, manuais e contrato da Concessionária com a ANTT, são de responsabilidade do DNIT e/ou as suas empresas contratadas até a entrega definitiva à Concessionária. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

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

Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta de Contrato.

Pergunta nº44: A Concessionária deverá implantar, nos primeiros 12 meses, todas as obras, edificações e Sistemas relativos à Frente de Serviços Operacionais. A Proponente entende que, caso as obras de duplicação do DNIT gerem a necessidade de demolição total ou parcial e reconstrução de SAUs, balanças, praças de pedágio ou congêneres implantados pela Concessionária, o mesmo DNIT será responsável, em termos de prazo e custo, pela demolição e reedificação de tais ativos.

O entendimento está correto?

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

Resposta:

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

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

Pergunta nº45: Entendemos que enquanto as obras listadas no Apêndice D do PER estiver sendo executada pelo DNIT e não for entregue à Concessão, o referido Órgão deverá contratar e manter em vigor, durante todo o prazo de construção das obras de sua responsabilidade, os seguros de riscos de engenharia e de responsabilidade civil de obras, de forma a cobrir quaisquer danos causados ao Sistema Rodoviário, à Concessionária, Terceiros e/ou Usuários. Favor confirmar nosso entendimento?

Resposta:

A cláusula 10.5.1 do Contrato de Concessão estabelece que a responsabilidade pelas obras listadas no apêndice D é do DNIT, o que inclui a responsabilidade civil e de engenharia das obras que está executando.

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

Pergunta nº46: Caso o DNIT não conclua as obras sob sua responsabilidade, de acordo com o Apêndice D, entendemos que a ANTT poderá solicitar à Concessionária a conclusão de tais obras, sendo por isto reequilibrada via Fluxo de Caixa Marginal. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

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.

Subcláusula 10.5.3 da Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta nº47: Entendemos que a Concessionária somente será responsável pela Frente de Serviços de Operação, ficando o DNIT responsável pelas obras listadas no Apêndice D. Assim sendo, o papel da Concessionária durante a execução das obras, caso a Concessionária deseje acompanhar sua execução, é apenas e tão somente de observador nesses subtrechos. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Em relação às obras previstas no apêndice D do PER, a Concessionária será responsável pela implantação das obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais nos subtrechos em obras pelo DNIT, desde a Data de Assunção, devendo observar todos os Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos e os prazos e condições estabelecidos no PER para a Frente de Serviços Operacionais. Com a transferência dos subtrechos em definitivo para a Concessionária, todas as demais obrigações previstas no Contrato, no PER e nos demais Anexos deverão ser integralmente cumpridas pela Concessionária, ressalvando-se os prazos fixados para adequação dos demais Parâmetros de Desempenho. Adicionalmente, a cláusula 10.5.3 do Contrato de Concessão prevê que a Concessionária poderá acompanhar a execução de cada etapa construtiva das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, ocasião em que todas as inconsistências entre a obra e seus projetos deverão ser comunicadas à ANTT.

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

Pergunta nº48: A Concessionária encaminhará à ANTT documento de recebimento definitivo das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, caso não verifique as inconsistências indicadas na subcláusula 10.5.4, a Proponente entende que, em caso das supramencionadas inconsistências constarem, não haverá recebimento definitivo até os relativos parâmetros serem corrigidos pelo DNIT.

O entendimento está correto?

Resposta:

A responsabilidade pela correção das inconsistências descritas na subcláusula 10.5.4 não será da Concessionária. Caso essas inconsistências persistam, e a concessionária seja instada a corrigir as inconsistências haverá o reequilíbrio econômico-financeiro.

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

Pergunta nº49: 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

Subcláusula 10.5.8 da Cláusula 10.5 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta nº50: Entendemos nos subtrechos em obras pelo DNIT, até que tais subtrechos sejam recebidos em definitivo pela Concessionária, esta somente estará obrigada a implantar as obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais. Assim sendo, as Frentes de Recuperação e Manutenção, de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço e a Frente de Conservação somente serão de responsabilidade da Concessionária depois que tais subtrechos sejam recebidos em definitivo pela Concessionária, inclusive na pista existente. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

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

Cláusula 12.6 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta nº51: 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 nº52: Posto que a declaração solicitada na alínea “vi” dessa Cláusula não consta como informação obrigatória a ser incluída nas Demonstrações Financeiras, de acordo com as determinações da Lei das Sociedades Anônimas e Comissão de Valores imobiliários, pode-se entender que a Demonstração da Mutação do Patrim nio Líquido, onde são apresentadas as movimentações do capital social no ano vigente e anterior, atender  a esse item, ou a Concessionária deverá publicar nota explicativa específica contendo essa informa o?

Resposta:

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

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

Alterações na composi o societária, quando houver, têm deverá ser divulgadas nesta Nota.

Cláusulas 15da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta nº53: Entendemos que qualquer notifica o ou obriga o imposta pela Fiscaliza o realizada pelo Poder Concedente será concedido   Concessionária o prévio direito de defesa, conforme estabelece o item 15.8 da Minuta do Contrato, sendo que somente após a devida comprova o de culpa ou dolo, a Concessionária estará obrigada a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir as obras e serviços pertinentes   Concessão. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta:

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

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

Pergunta nº54: A Minuta do Contrato estabelece que a cobrança da Tarifa de Pedágio somente será autorizada, por meio de Resolu o, nos termos da subcláusula 18.1.2, após o

cumprimento pela Concessionária de todas as condições descritas na subcláusula 18.1.1, as quais serão objeto de vistoria pela ANTT. 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 nº55: 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 a não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços não seja alocado como risco da Concessionária, a ANTT não aplicará as penalidades previstas na cláusula 20 do Contrato de Concessão. Contudo, independentemente da alocação de riscos previstas na cláusula 21 do Contrato de Concessão, a não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços previstos no Contrato de Concessão ensejará o Desconto de Reequilíbrio, que não se confunde com penalidade ou punição a Concessionária. As penalidades serão aplicadas com a observância das regras previstas no contrato e na regulamentação da ANTT.

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

Pergunta nº56: 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 nº57: 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 nº58: 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 21.1.17 da Cláusula 21.1 da Parte VII – Minuta de Contrato.

Pergunta nº59: Entendemos que a Concessionária somente será responsável pela recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento de eventuais passivos ambientais ocasionados exclusivamente por eventos de sua responsabilidade e ocorridos após a Data de Assunção ou após a data do recebimento definitivo das obras do DNIT, se for o caso, haja vista esta não ter contribuído no eventual dano ambiental. Favor confirmar o nosso entendimento.

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.

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

Pergunta nº60: 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 nº61: 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 nº62: 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 nº63: 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 nº64: 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 nº65: No PER não foi feita menção de quem será a responsabilidade pela recuperação do pavimento e das obras de arte do trecho a ser duplicado pelo DNIT. Estas obras impactarão de forma pesada nas condições do trecho em concessão, sem a concessionária ter qualquer poder contratual face ao executor. Com base em tais observações a Proponente entende que a supramencionada restauração está a cargo do DNIT. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 3.1 do PER

Pergunta nº66: 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 nº67: 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 nº68: 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 nº69: 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 tem prazo e localização pré-determinados, sendo sua execução determinada pela ANTT à partir do 61º mês da Concessão. Importante ressaltar que o Item 2.5 reza que os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Desta forma, a Proponente deverá utilizar os dados levantados por ela, que melhor caracterizem a execução do escopo contratual, independentemente das informações fornecidas pelo Poder Concedente.

Item 3.2.4 do PER

Pergunta nº70: Favor esclarecer como serão estabelecidas as responsabilidades em caso de necessidade de Obras Emergenciais nos trechos sob responsabilidade do DNIT, visto que a Concessionária somente será responsável pela implantação da Frente de Serviços Operacionais até que as obras sejam recebidas em definitivo. Caso estas obras sejam executadas pela concessionária, como se dará o reequilíbrio?

Resposta:

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

Item 3.2.5 do PER

Pergunta nº71: 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 nº72: 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 nº73: “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 nº74: 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 nº75: 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 nº76: 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 comprimentos 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 nº77: 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 nº78: 3) Caso a ANTT ou outra entidade pública não opere durante 24 horas, todos os dias da semana, a balança poderá deixar de operar nestes períodos? Caso a resposta seja negativa, a Concessionária 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 nº79: 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 nº80: 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 nº81: 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.

Apêndice D do PER

Pergunta nº82: Nos trechos apontados no Apêndice D, além da duplicação, será responsabilidade do DNIT a execução de interseções, passarelas, acessos ou vias marginais?

Resposta:

As Obras de melhorias de responsabilidade da concessionária são as listadas no item 3.2.1.2 do PER já com as localizações definidas, e as obras de melhorias listadas no item 3.2.3.3 com localização ainda a definir pela ANTT.

Item 6.3. do Edital de Concessão

Pergunta nº83: 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 nº84: A Concessionaria 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 nº85: 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 10.3.1 da Parte VII – Minuta do Contrato

Pergunta nº86: No caso das Obras Executadas pelo DNIT do apêndice D, entendemos que somente serão recebidas pela Concessionária se somente se, atendidas as mesmas condições da Clausula 10.3.1 excetuando o subitem (iii), está correto o nosso entendimento? Em caso negativo, como será o recebimento neste caso e quais serão os parâmetros técnicos a serem comprovados?

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.

Clausula 10.5.1 da Parte VII – Minuta do Contrato

Pergunta nº87: 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 nº88: 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 nº89: 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 afete o equilíbrio econômico-financeiro.

Item 3.2.3.3 do PER

Pergunta nº90: Entendemos que as passarelas a serem orçadas e implantadas devam ter o comprimento 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:

O entendimento está correto. As passarelas deverão atender os parâmetros técnicos definidos no item 3.2.5.3 do PER.

Item 3.4.5 do PER

Pergunta nº91: 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 nº92: 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. Impedimentos serão analisados nos casos concretos

Anexos 19 e 20 do Edital de Concessão

Pergunta nº93: 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 conseqüente 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 conseqüente execução.

Subcláusula 21.2.8 da Cláusula 21.2 da Minuta do Contrato

Pergunta nº94: Levando em consideração os efeitos nocivos de um atraso no cronograma de obras sob responsabilidade do DNIT ao tráfego e conseqüentemente à receita, no momento da assinatura do contrato a concessionária poderá anexar ao contrato o seu tráfego considerado em proposta?

Resposta:

A Concessionária não poderá anexar o tráfego considerado em sua proposta no Contrato de Concessão nem em quaisquer dos documentos previstos no Edital. Porém, caso haja atraso na entrega das obras pelo DNIT, estará assegurado à Concessionária o direito ao reequilíbrio por perda de tráfego.

Cláusula 9.1 da Minuta do Contrato

Pergunta nº95: 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.

Apêndice D do PER

Pergunta nº96: As obras sob responsabilidade do DNIT serão executadas atendendo no mínimo os mesmos percentuais de execução conforme as obrigações contratuais das metas da Concessionária?

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

Resposta:

Eventual caracterização de atraso nas obrigações conferidas ao DNIT pelo Contrato ou pelo Edital, inclusive quanto: i) à entrega do Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a Concessionária e o DNIT; e ii) quanto à não realização ou atraso das obras que estão sob responsabilidade do DNIT, identificadas no Apêndice D do PER ou no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro. A perda de receita será estimada.

Item 3.2.2.1 do PER

Pergunta nº97: 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 tem um período de aprovação do traçado (ANTT/Municípios) que se inicia a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário, devendo ser concluída até o final do 24º (vigésimo quarto) mês da Concessão, salvo as exceções expressamente indicadas no PER. A Concessionária deverá implantar o contorno obrigatório em trecho urbano dentro do prazo de 60 (sessenta) meses contados da aprovação do traçado do contorno em trecho urbano junto a ANTT e Municípios.

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

3 - Protocolo nº1599093

Recebido em 28/10/2013 às 15:33:45

Item 9.3, VII do Edital

Pergunta nº1: 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 nº2: 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 nº3: 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 nº4: 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 nº5: 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 nº6: 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 nº7: 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 nº8: 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 nº9: 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 nº10: 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 assinatura 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 nº11: 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 nº12: 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 nº13: 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 nº14: 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 nº15: Entendemos que o termo t 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 nº16: 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:

$$c_{t+1} = \frac{(cd_{t+1} + cd_t - c_t \times VTPeq_t) \times (1 + r_t)}{VTPeq_{t+1}}$$

Resposta:

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

Cláusula 18.3.3 do Contrato de Concessão

Pergunta nº17: 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:

Tarifa de Pedágio_i

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

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

$$c_{t+1} = \frac{(cd_{t+1} + cd_t - c_t \times VT_{Peq_t} \times VT_t) \times (1 + r_t)}{VT_{Peq_{t+1}} \times VT_t}$$

Onde, VT_t 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 e Consulta Públicas, ocasião em que todas as sugestões de alteração foram recebidas, analisadas e respondidas pela ANTT.

Item 5.1.1 (i) (a) da Minuta do Contrato

Pergunta nº18: A rodovia que integra o Lote 7 encontra-se integralmente na Amazônia Legal. Entendemos que, por isso, ela não pode ser objeto dos benefícios previstos no art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA, o que implica a necessidade de obediência das regras de licenciamento tradicionais para a ampliação de capacidade desse rodovia. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto. O lote da BR-163/MT está na Amazônia Legal e portanto não se enquadra no art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA na referida Portaria. Logo as licenças de instalação desse trecho entram na regra da subcláusula 5.2 do Contrato de Concessão.

Itens 6.8, 6.9 e 6.10 da Minuta do Contrato

Pergunta nº19: Considerando que a integralidade da rodovia objeto do Lote 7 encontra-se inserida nos limites da Amazônia Legal e portanto não é elegível ao enquadramento no art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA. Desta forma, entendemos que as Cláusulas 6.8 e 6.9 do Edital não se aplicam ao Lote 7. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

Itens 5.1, 5.2, 6.8, 6.9 e 6.10 da Minuta do Contrato

Pergunta nº20: Como não existe possibilidade de enquadramento de Obras de Ampliação de Capacidade do Lote 7 no art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA, por estar inserido na Amazônia Legal, o início das respectivas obras é integralmente dependente da obtenção das

licenças prévias e de instalação dos trechos a serem duplicados conforme o PER. Assim, entendemos que todos os participantes da licitação devem considerar que todas as obras de expansão de capacidade relativas ao lote 7 terão início apenas com a obtenção da licença de instalação conforme item 10.3.2 (i) do Contrato. Esse entendimento está correto?

Resposta:

O lote da BR-163/MT está na Amazônia Legal e portanto não se enquadra no art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA. As Licenças de Instalação deste trecho obedecem à regra da subcláusula 5.2 do Contrato de Concessão, e portanto nas condições previstas na subcláusula 10.3.2.

Item 5.1.3 da Minuta do Contrato

Pergunta nº21: O referido item demanda a Concessionária “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, ...”

Favor esclarecer que o DNIT e seus contratados serão responsáveis pelo cumprimento e custeio das condicionantes ambientais nos trechos cujas obras é de responsabilidade do DNIT, inclusive as necessárias à obtenção da Licença de Operação no referido trecho, uma vez que não houve e não haveria como ser feita a precificação nos estudos destas condicionantes.

Resposta:

A cláusula 10.5.1 do Contrato de Concessão estabelece que a responsabilidade pelas obras listadas no apêndice D é do DNIT, além daquelas em duplicação que não forem transferidas à Concessionária. A concessionária quando do recebimento definitivo deverá entregar o relatório descrito na subcláusula 10.5.4 e 10.5.5 que detalha todas as inconsistências e os parâmetros não atendidos. 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.

10.5, da Minuta de Contrato

Pergunta nº22: Como o DNIT será responsável por diversas obras nas rodovias, entende-se que todos eventuais custos em virtude de acidentes havidos com usuários por culpa do DNIT ou de seus contratados serão arcados diretamente pelo DNIT e/ou objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor do concessionário, caso este tenha arcado com os mesmos.

Resposta:

A cláusula 10.5.1 do Contrato de Concessão estabelece que a responsabilidade pelas obras listadas no apêndice D é do DNIT, bem como aquelas em duplicação que não forem transferidas à Concessionária são de responsabilidade do DNIT. As hipóteses de reequilíbrio econômico Financeiro do Contrato de Concessão serão avaliadas à luz da matriz de riscos prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão.

10.5, Da Minuta de Contrato

Pergunta nº23: Esclarecer que as obras de responsabilidade do DNIT, em andamento, não incluídas no Apêndice D do PER, estarão submetidas ao regime do item 10.5 e subitens do Contrato.

Resposta:

Conforme descrito no Apêndice A do PER, os segmentos considerados como EM OBRAS DE DUPLICAÇÃO, tem previsão de conclusão até a Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária. Assim, para aqueles segmentos entregues no Termo de Arrolamento, a Concessionária deverá atender todos os parâmetros do PER, sem exceção. Caso algum destes segmentos não estejam finalizados, a concessionária não terá obrigação de recebê-los no Termo de Arrolamento, conforme a subcláusula 21.2.8, e quando do seu recebimento a concessionária deverá entregar o mesmo relatório descrito na subcláusula 10.5.4, caso haja as inconsistências descritas nos itens (i), (ii) da referida subcláusula a concessionária terá direito ao reequilíbrio, em relação a estes itens, porém, será de responsabilidade da Concessionária o atendimento aos demais parâmetros do PER, a partir do recebimento. Assim, a precificação das obras necessárias dos segmentos listados como "EOD" pelo licitante deve levar em conta estes critérios.

4 - Protocolo nº1599105

Recebido em 28/10/2013 às 16:13:45

Item 2.5 do Edital

Pergunta nº1: Estamos entendendo que a remissão do item 2.5 no que tange à responsabilidade das Proponentes no “exame de instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão” se refere às informações constantes do Edital, de maneira a repelir outras que não estejam divulgadas pela ANTT. O entendimento está correto? Em caso negativo, como será processada a isonomia entre as Proponentes?

Resposta:

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

Item 7.10 do Edital

Pergunta nº2: 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 nº3: 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 nº4: 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 nº5: 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 nº6: 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 nº7: 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 nº8: 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.

Item 15.3 do Edital

Pergunta nº9: 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 estará atendida com a comprovação dos seguros de que trata a Cláusula 36.5 do Contrato. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Itens 15.6.1 e 15.6.2 do Edital

Pergunta nº10: 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.

Cláusulas 4.1.1 e 4.3.1 da Minuta do Contrato

Pergunta nº11: 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 nº12: 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.

Cláusula 4.2.4 da Minuta do Contrato

Pergunta nº13: 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 nº14: O presente item estabelece que todas as obrigações de investimentos previstas no PER deverão ser integralmente amortizadas e depreciadas no prazo da Concessão independente do momento que a ANTT solicitar a sua realização. No entanto, sabendo-se que as receitas que poderão ser obtidas entre a realização do investimento e o término do contrato poderão não ser suficientes para remunerar o investimento, questiona-se qual será o método a ser utilizado na hipótese de não haver tempo de contrato suficiente para realizar a amortização e depreciação do valor investido, sabido não ser autorizado reequilíbrio no advento do termo contratual. Nesta hipótese, entende-se que deverá ser definido o reequilíbrio do contrato quando da solicitação do investimento pela ANTT, ou seja, para recebimento dos valores ou ampliação do prazo de contrato previamente ao alcance do seu termo final. Confirma este entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 22.8.2 do Contrato de Concessão, se ao final do Prazo da Concessão, caso a última revisão do Fluxo de Caixa Marginal revele resultado desfavorável à Concessionária, a ANTT deverá recompor o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato para proporcionar receitas adicionais à Concessionária, de forma a anular o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal.

Cláusula 5.1.3 da Minuta do Contrato

Pergunta nº15: 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 nº16: 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 nº17: 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 nº18: 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 nº19: 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 nº20: 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 nº21: 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 nº22: 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 nº23: A Concessionária é responsável pela execução das desapropriações e desocupações necessárias a execução de obras e serviços vinculados à Concessão. A

realização destes atos está intimamente vinculada à confirmação do cronograma de obras previsto, ou seja, o atendimento preciso dos prazos contratuais. Contudo, a realização dessas atividades envolve terceiros, pessoas distintas à Concessionária e ao Poder Concedente, cuja atuação é absolutamente independente e desvinculada da atuação diligente e preocupada da Concessionária, o que poderá gerar atrasos e demais contratemplos a todo o cronograma definido contratualmente. Isto posto, entende-se que a Concessionária não será sancionada ou descontada por atos e fatos provocados pela atuação de terceiros, alheios à sua vontade e controle, desde que reste devidamente comprovada a sua atuação ativa e voltada com a obtenção do resultado pretendido. Confirma este entendimento?

Resposta:

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 nº24: 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 nº25: 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 3.2.3.3 do PER

Pergunta nº26: Considerando que o edital não contempla a apresentação de um Plano de Negócios e observando que todas as Proponentes deverão considerar nas respectivas Propostas Econômicas Escritas o valor correspondente às melhorias apresentadas no item 3.2.3.3 do PER, entende-se imprescindível a indicação pela ANTT de qual ano estes valores devem ser integralmente alocados, permitindo a equalização dos Planos de Negócios das Proponentes em prestígio da isonomia no certame. Confirma este entendimento?

Resposta:

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 3.2.3.3 do PER

Pergunta nº27: Considerando que as obras relacionadas no item 3.2.3.3 dependem de elaboração de projetos, licenças ambientais e em alguns casos a desapropriação, entende-se que o mais adequado é estabelecer o prazo máximo de 12 meses a partir da emissão da licença de instalação. Confirma este entendimento?

Resposta:

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 nº28: 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 nº29: 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 nº30: 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 nº31: 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 nº32: 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 nº33: 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 nº34: 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 nº35: Entende-se que na hipótese de solicitação da ANTT da elaboração de projetos à Concessionaria 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.

5 - Protocolo nº1599116

Recebido em 28/10/2013 às 16:29:08

item 7.10

Pergunta nº1: 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.

6 - Protocolo nº1599121

Recebido em 28/10/2013 às 16:29:37

item 9.3.VII

Pergunta nº1: 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.

7 - Protocolo nº1599130

Recebido em 28/10/2013 às 16:30:03

item 11.2

Pergunta nº1: 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.

8 - Protocolo nº1599134

Recebido em 28/10/2013 às 16:30:28

item 11.4

Pergunta nº1: 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.

9 - Protocolo nº1599137

Recebido em 28/10/2013 às 16:31:01

item 12.2.2

Pergunta nº1: 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.

10 - Protocolo nº1599141

Recebido em 28/10/2013 às 16:31:22

item 13.3.1

Pergunta nº1: 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.

11 - Protocolo nº1599145

Recebido em 28/10/2013 às 16:31:45

item 13.3.1

Pergunta nº1: 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.

12 - Protocolo nº1599151

Recebido em 28/10/2013 às 16:32:19

Cláusula 36.5 da Minuta do Contrato

Pergunta nº1: 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:

O entendimento está correto.

13 - Protocolo nº1599158

Recebido em 28/10/2013 às 16:32:43

itens 15.6.1 e 15.6.2

Pergunta nº1: 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.

14 - Protocolo nº1599164

Recebido em 28/10/2013 às 16:33:16

item 4.3.1

Pergunta nº1: 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.

15 - Protocolo nº1599169

Recebido em 28/10/2013 às 16:33:42

Assinatura do Termo de Compromisso

Pergunta nº1: 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.

16 - Protocolo nº1599171

Recebido em 28/10/2013 às 16:34:49

item 22.2

Pergunta nº1: 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.

17 - Protocolo nº1599174

Recebido em 28/10/2013 às 16:35:10

-

Pergunta nº1: 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.

18 - Protocolo nº1599179

Recebido em 28/10/2013 às 16:35:39

Cláusula 5.1.3 do Contrato

Pergunta nº1: 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.

19 - Protocolo nº1599192

Recebido em 28/10/2013 às 16:36:09

item 3.2.1 e cláusula 6.2.2

Pergunta nº1: 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.

20 - Protocolo nº1599196

Recebido em 28/10/2013 às 16:36:46

-

Pergunta nº1: 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.

21 - Protocolo nº1599201

Recebido em 28/10/2013 às 16:37:23

Cláusula 5.2.1 do Contrato

Pergunta nº1: 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 termo da Cláusula 5.2.1 do Contrato. Confirma este entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

22 - Protocolo nº1599207

Recebido em 28/10/2013 às 16:40:18

Cláusula 7.1

Pergunta nº1: 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.

23 - Protocolo nº1599209

Recebido em 28/10/2013 às 16:44:56

Cláusulas 8.1 e 8.2 da Minuta do Contrato

Pergunta nº1: 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.

24 - Protocolo nº1599219

Recebido em 28/10/2013 às 16:45:18

item 3.4.6 do PER

Pergunta nº1: 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 óptica, 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 óptica deverá ser implantado em toda a extensão do lote rodoviário nos percentuais e prazos definidos no item 3.2.1.1 do PER.

25 - Protocolo nº1599226

Recebido em 28/10/2013 às 16:45:51

Apêndice C do PER

Pergunta nº1: Tendo conhecimento de que parcela relevante das desapropriações necessárias à execução ou conservação de obras e serviços vinculados a projetos similares de concessão rodoviária ocorrem em trechos não urbanos, v.g. para instalação de praça de pedágio ou absorção de área para trevo ou obra de arte, tem-se certo que a verba para desapropriação prevista no Apêndice C do PER poderá ser aplicável independente da natureza e qualificação do trecho a ser desapropriado, desde que demonstrada a importância de vinculação do imóvel à execução ou manutenção da Concessão. Confirma este entendimento?

Resposta:

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

26 - Protocolo nº1599233

Recebido em 28/10/2013 às 16:46:12

-

Pergunta nº1: A Concessionária é responsável pela execução das desapropriações e desocupações necessárias a execução de obras e serviços vinculados à Concessão. A realização destes atos está intimamente vinculada à confirmação do cronograma de obras previsto, ou seja, o atendimento preciso dos prazos contratuais. Contudo, a realização dessas atividades envolve terceiros, pessoas distintas à Concessionária e ao Poder Concedente, cuja atuação é absolutamente independente e desvinculada da atuação diligente e preocupada da Concessionária, o que poderá gerar atrasos e demais contratemplos a todo o cronograma definido contratualmente. Isto posto, entende-se que a Concessionária não será sancionada ou descontada por atos e fatos provocados pela atuação de terceiros, alheios à sua vontade e controle, desde que reste devidamente comprovada a sua atuação ativa e voltada com a obtenção do resultado pretendido. Confirma este entendimento?

Resposta:

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.

27 - Protocolo nº1599236

Recebido em 28/10/2013 às 16:46:32

Cláusulas 9.1.4 e 9.1.7

Pergunta nº1: 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.

28 - Protocolo nº1599246

Recebido em 28/10/2013 às 16:47:06

item 3.2.1 do PER

Pergunta nº1: 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.

29 - Protocolo nº1599250

Recebido em 28/10/2013 às 16:47:24

item 3.2.3.3 do PER

Pergunta nº1: Considerando que o edital não contempla a apresentação de um Plano de Negócios e observando que todas as Proponentes deverão considerar nas respectivas Propostas Econômicas Escritas o valor correspondente às melhorias apresentadas no item 3.2.3.3 do PER, entende-se imprescindível a indicação pela ANTT de qual ano estes valores devem ser integralmente alocados, permitindo a equalização dos Planos de Negócios das Proponentes em prestígio da isonomia no certame. Confirma este entendimento?

Resposta:

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.

30 - Protocolo nº1599258

Recebido em 28/10/2013 às 16:47:43

item 3.2.3.3

Pergunta nº1: Considerando que as obras relacionadas no item 3.2.3.3 dependem de elaboração de projetos, licenças ambientais e em alguns casos a desapropriação, entende-se que o mais adequado é estabelecer o prazo máximo de 12 meses a partir da emissão da licença de instalação. Confirma este entendimento?

Resposta:

A Concessionária deverá implantar passarelas, vias marginais, viadutos ou passagens inferiores, nos prazos a serem definidos a critério da ANTT, observados os quantitativos máximos previstos abaixo e os Parâmetros Técnicos.

31 - Protocolo nº1599262

Recebido em 28/10/2013 às 16:48:21

-

Pergunta nº1: 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".

32 - Protocolo nº1599267

Recebido em 28/10/2013 às 16:48:43

-

Pergunta nº1: 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 garantia 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.

33 - Protocolo nº1599395

Recebido em 28/10/2013 às 16:49:00

Cláusula 22.5 do Contrato

Pergunta nº1: 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.

34 - Protocolo nº1599401

Recebido em 28/10/2013 às 16:49:32

-

Pergunta nº1: 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.

35 - Protocolo nº1599409

Recebido em 28/10/2013 às 16:49:51

-

Pergunta nº1: 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.

36 - Protocolo nº1599412

Recebido em 28/10/2013 às 16:50:23

item 21.2.13

Pergunta nº1: 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.

37 - Protocolo nº1599417

Recebido em 28/10/2013 às 16:50:51

-

Pergunta nº1: 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.

38 - Protocolo nº1599421

Recebido em 28/10/2013 às 16:51:16

-

Pergunta nº1: 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.

39 - Protocolo nº1599432

Recebido em 28/10/2013 às 16:57:57

Cláusula 5 – Condições de Participação, subitem 5.6 e anexo 5 fl. 43

Pergunta nº1: É correto o entendimento que os Consórcios participantes do Leilão não precisarão estar registrados na Junta Comercial nem possuir inscrição no CNPJ/MF em nome do Consórcio?

Resposta:

O entendimento está correto, devendo ser observado os itens 5.6 e 5.7 do Edital.

Cláusula 6 – Forma de Apresentação da Documentação, subitem 6.4

Pergunta nº2: No que se refere à apresentação em meio eletrônico dos volumes 1, 2 e 3 referidos no subitem 6.1, os participantes terão a faculdade de optar por apresentá-los em CD – compact disk ou pen drive?

Resposta:

O entendimento está correto.

Cláusula 7 – Garantia de Proposta, subitens 7.1 e 7.6.

Pergunta nº3: É correto interpretar que os participantes poderão apresentar garantia de proposta através de mais de um instrumento, ou seja, parte em fiança-bancária, parte apólice de seguro-garantia, parte depósito em reais e parte em transferência de títulos públicos, de forma que a soma das partes perfaça o valor mínimo previsto na cláusula 7.1 ?

Resposta:

Se a Proponente for Consórcio, a Garantia da Proposta deverá ser apresentada em nome de um ou mais consorciados e deverá indicar, expressamente, o nome do Consórcio e de todas as consorciadas com suas respectivas participações percentuais, independentemente da Garantia da Proposta ter sido prestada por um ou mais consorciados. Nesse caso, é ainda admissível o aporte do montante total devido, segregado entre as consorciadas, as quais poderão optar por uma das modalidades de garantia, sem prejuízo da escolha, pelas demais consorciadas, de modalidade diversa.

Parte VII – Minuta de Contrato de Concessão, Cláusula 5 – Autorizações Governamentais, subcláusula 5.1.3

Pergunta nº4: Quais são as condicionantes ambientais já existentes?

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.

Parte VII – Minuta de Contrato de Concessão, Cláusula 9 – Desapropriações e Desocupações da Faixa de Domínio, subcláusulas 9.1. à 9.1.3.

Pergunta nº5: O subitem 9.1.1 não restringe a ocorrência de desapropriações somente às áreas urbanas, no entanto, os subitens 9.1.2 a 9.1.3 dispõem somente sobre desapropriações em trechos urbanos, assim, pergunta-se: qual o tratamento aplicável para recomposição do equilíbrio econômico e financeiro em face de desapropriações em trechos não urbanos ?

Resposta:

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

Parte VII – Minuta de Contrato de Concessão, Cláusula 9.2 – Desocupações da Faixa de Domínio, subcláusula 9.2.1

Pergunta nº6: Considerando a responsabilidade atribuída a Concessionária, pergunta-se se é transferido à mesma o poder de polícia administrativo, com o poder de autotutela para remoção de invasores e ocupantes irregulares?

Resposta:

O entendimento não está correto. Não há falar em transferência de poder de polícia administrativa à Concessionária. 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.

Parte VII – Minuta de Contrato de Concessão, Cláusula 10 – Obras e Serviços, subcláusula 10.3.2 alínea ‘c’

Pergunta nº7: É correto interpretar que a referência certa ao Desconto de Reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6 do contrato, na verdade é ‘Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio’?

Resposta:

O entendimento está correto. Como pode se tratar de um desconto de valor negativo, haveria na realidade um acréscimo.

Parte VII – Minuta de Contrato de Concessão, Cláusula 21 – Alocação de Riscos, subcláusula 21.2.2

Pergunta nº8: Está previsto como hipótese de não responsabilidade da Concessionária decisão arbitral, judicial ou administrativa que a impeça ou impossibilite a cobrança de pedágio ou o seu reajustamento, mas e quanto à decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de cumprir o cronograma de prazo de execução de obras, essa hipótese também será de responsabilidade do Poder Concedente?

Resposta:

O entendimento está correto.

Parte VII – Minuta de Contrato de Concessão, Cláusula 21 – Alocação de Riscos, subcláusula 21.2.6

Pergunta nº9: Está previsto como hipótese de não responsabilidade da Concessionária a implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários LIVRES de pagamento de pedágio, no entanto, poderá ocorrer a implantação de novas rotas ou caminhos com pagamento de tarifa menor que a praticada pela Concessionária, ocasionando, da mesma forma, fuga de tráfego da concessão; nesse caso, a hipótese também constitui risco de responsabilidade do Poder Concedente ?

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.

Parte VII – Minuta de Contrato de Concessão, Cláusula 33 – Rescisão, subcláusula 33.1 e 37 – Resolução de Controvérsias

Pergunta nº10: Como devem ser interpretadas as disposições contraditórias das cláusulas apontadas, posto que a primeira determina à Concessionária a interposição de Ação Judicial para rescisão do contrato, enquanto que a segunda diz que as “As partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas”? A rescisão contratual postulada judicialmente pela Concessionária é estabelecida como exceção a regra geral da arbitragem?

Resposta:

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

Parte VII – Minuta de Contrato de Concessão, Cláusula 35 – Propriedade Intelectual, subcláusula 35.1

Pergunta nº11: Em relação a alguns programas de informática, por imposição dos respectivos produtores/fornecedores, a Concessionária será mera licenciada ao seu uso, nesse caso, a cessão gratuita à ANTT refoge as capacidades da Concessionária, para essa hipótese será estabelecida uma exceção à regra da subcláusula 35.1? Em caso negativo, como proceder?

Resposta:

A regra contratual, como expressamente consignado, só é aplicável aos programas de informática cujas propriedades intelectuais “tenham sido especificamente adquiridos ou elaborados” pela Concessionária.

Edital Sucláusula 15.3 item I - Garantia de Execução do Contrato

Pergunta nº12: Entendemos que as referências à Cláusula 10 da Minuta do Contrato estão incorretas, tratando-se, na realidade, de referências à Cláusula 12 da Minuta do Contrato. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto.

Cláusula 18.1, Subcláusulas 18.1.1 a 18.1.5 - Contrato de Concessão

Pergunta nº13: É correto nosso entendimento de que após a conclusão dos Trabalhos Iniciais, a implantação de 10% (dez por cento) da extensão total das obras de duplicação previstas no PER, 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, a Concessionária estará apta a iniciar a cobrança de pedágio, em qualquer das praças de pedágio, não sendo obrigatório a instalação e a cobrança simultânea nas 9 (nove) praças de pedágio indicadas no PER.

Resposta:

De acordo com a subcláusula 18.1.2 do Contrato de Concessão, 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 para as praças de pedágio indicadas pela Concessionária.

Subcláusulas 9.1.1, 9.1.3– Minuta do Contrato, Apêndice C do PER.

Pergunta nº14: O item 9.1.1 da Minuta do Contrato de Concessão estabelece que caberá a Concessionária, promover desapropriações. Já o item 9.1.3 preceitua que a Concessionária deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 9.1, seja por via consensual ou por intermédio de ações judiciais, até o limite da verba disponível para cada trecho urbano previsto no Apêndice C do PER, fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes em cada trecho urbano, na forma prevista na subcláusula 22.5. Tendo em vista que no APÊNDICE C – VERBAS DE DESAPROPRIAÇÃO POR TRECHO URBANO, o valor considerado é 0,00(zero), caso seja necessário que a Concessionária venha a desapropriar áreas inclusive em zonas não urbanas, por exemplo, para a instalação das praças de pedágio, trevos, viadutos, marginais e etc, ela fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes?

Resposta:

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

Subcláusula 10.5.1 da Cláusula 10.5 - Minuta do Contrato.

Pergunta nº15: Caso o DNIT não conclua as obras sob sua responsabilidade, de acordo com o Apêndice D, entendemos que a ANTT poderá solicitar à Concessionária a conclusão de tais obras, sendo por isto reequilibrada via Fluxo de Caixa Marginal. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

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.

Subcláusula 10.5.1 da Cláusula 10.5 - Minuta do Contrato

Pergunta nº16: Entendemos que para execução das obras listadas no Apêndice D do PER o DNIT deverá contratar e manter em vigor, durante todo o prazo de construção das obras de sua responsabilidade, os seguros de riscos de engenharia e de responsabilidade civil de obras. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

A cláusula 10.5.1 do Contrato de Concessão estabelece que a responsabilidade pelas obras listadas no apêndice D é do DNIT, o que inclui a responsabilidade civil e de engenharia das obras que está executando.

Cláusula 21.2.6 do Contratos de Concessão

Pergunta nº17: Considerando que a cláusula 21.2.6 do Contrato de Concessão estabelece que o Poder Concedente será responsável pelo risco decorrente da implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários, entende-se que os efeitos decorrentes de eventual implantação de outros modais de transporte, como por exemplo sistema ferroviário/hidroviário, nas áreas de interferências da Rodovia BR 163, também serão de responsabilidade do Poder Concedente. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

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

Parte VII – Contrato de Concessão Cláusula 5.1

Pergunta nº18: Solicitamos informar se a ANTT dispõe do EIA RIMA aprovados pelos órgãos ambientais competentes para o Lote 7 apresentado neste Edital de Licitação. Caso afirmativo, solicitamos o seu envio para subsidiar a nossa orçamentação.

Resposta:

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 necessite.

Cláusula 8 do Contrato de Concessão e subcláusula 3.4.6.2 do PER

Pergunta nº19: A Concessionária deverá disponibilizar para uso da EPL, um cabo composto por no mínimo 36 (trinta e seis) fibras ópticas, conforme as especificações do item Cabos de Fibra Óptica do PER, portanto, está correto nosso entendimento, de que não é obrigatório, a Concessionária implantar um segundo cabo de fibra óptica para seu uso exclusivo. Entendemos que pode a Concessionária, para seu uso exclusivo, substituir a implantação da fibra óptica por outro tipo de meio de transmissão. Está correto esse entendimento?

Resposta:

o entendimento está correto no que tange aos parâmetros de desempenho do sistema inteligente de transportes da rodovia. Porém, a fibra óptica reservada à EPL deve ser implantada, conforme a definição do cronograma do PER.

Cláusula 22.4 do Contrato de Concessão

Pergunta nº20: É correto nosso entendimento de que podemos considerar aplicáveis ao presente Contrato os critérios previstos na Resolução n. 3.651/11, de 7 de abril de 2011, que trata da metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais da 1ª Etapa, da 2ª Etapa – Fase I e do Pólo Pelotas, em decorrência de novos investimentos e serviços?

Resposta:

O entendimento está correto.

Subcláusula 3.2.1.1 do PER

Pergunta nº21: É correto nosso entendimento de que a implantação dos 45,36km, para o cumprimento dos 10% (dez por cento) da extensão total das obras de duplicação previstas no PER, não precisam ser executados de forma contínua? E com relação ao início da cobrança após a conclusão da duplicação dos 10%, é necessário a entrega das 9 praças previstas ou a cobrança pode ser iniciada de forma parcial?

Resposta:

O cumprimento dos 10% (dez por cento) da extensão total das obras de duplicação previstas no item 3.2.1.1.do PER não precisam ser executados de forma contínua. De acordo com a subcláusula 18.1.2 do Contrato de Concessão, 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 para as praças de pedágio indicadas pela Concessionária.

Item 8.1.2 alínea II do Edital de Concessão.

Pergunta nº22: 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 nº23: 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 nº24: 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 nº25: Entendemos que o benefício do REIDI poderá ser aplicado apenas uma única vez durante todo o contrato de concessão, para os contratos que forem celebrados no período de 5 anos em que estiverem ocorrendo as obras de duplicação da rodovia. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

O item 9.3, inciso VII do Contrato de Concessão prevê que a Proposta Econômica Escrita deverá considerar como premissa que o valor dos investimentos previstos no PER serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente, nos cinco primeiros anos após a habilitação no regime. Para fins de proposta deverá ser considerada a utilização por uma única vez.

Item 9.3 alínea VII do Edital de Concessão.

Pergunta nº26: Caso o benefício do REIDI seja obtido por um prazo maior do que 5 anos, haverá reequilíbrio a favor do Poder Concedente?

Resposta:

O entendimento está correto.

Item 9.3 alínea VII do Edital de Concessão.

Pergunta nº27: O referido item dita que “(...) o valor dos investimentos previstos no PER serão objetos de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente, nos cinco primeiros anos após a habilitação no regime.” Não tendo sido estabelecido um prazo para que o vencedor consiga a habilitação no REIDI, a previsão acima pode inviabilizar o projeto caso a SPE consiga esta habilitação tardiamente, após o início dos desembolsos

correspondentes às obras de duplicação, que devem se iniciar assim que o contrato for assinado. Este fato, aliado à característica do cronograma de obras, que tem seu maior volume de investimentos concentrado no início da concessão, esta hipótese de habilitação tardia poderá acarretar um descompasso na proposta, uma vez que o REIDI incidiria sobre investimentos de menor monta do que os previstos para os primeiros anos do Contrato. Favor esclarecer se o atraso na obtenção do REIDI, sem que isso tenha sido causado por culpa da Concessionária, ensejará reequilíbrio econômico-financeiro.

Resposta:

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.

Anexo 15 - Manual de Procedimento do Leilão do Edital de Concessão

Pergunta nº28: 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.

Cláusulas 8.1 a 8.4 da Parte VII - Minuta do Contrato

Pergunta nº29: Entendemos que a operação e manutenção de cabos de fibra ótica são atividades indissociáveis. Se a EPL vai operar os cabos, não faz sentido que o custo de manutenção seja alocado para a Concessionária. Da mesma forma, não é razoável que a Concessionária suporte o risco de inutilização de cabos que ela sequer opera, sobretudo pelos altos custos atrelados ao cumprimento dessa obrigação e a falta de correlação com o objeto licitado. Nesse sentido, sugerimos a exclusão das referidas Cláusulas.

Resposta:

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

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

Pergunta nº30: O item 9.1.1 da Minuta do Contrato de Concessão estabelece que caberá a Concessionária, promover desapropriações. Já o item 9.1.3 preceitua que a Concessionária

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

Resposta:

A cláusula 9.1.3, item (i) prevê que os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 9.1 nos trechos não previstos no Apêndice C do PER serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5. A cobrança da Tarifa de Pedágio somente será autorizada, por meio de Resolução, nos termos da subcláusula 18.1.2, após o cumprimento pela Concessionária de todas as condições descritas na subcláusula 18.1.1, as quais serão objeto de vistoria pela ANTT, ocasião em que autorizará o início da cobrança da Tarifa de Pedágio para as praças de pedágio indicadas pela Concessionária. O reequilíbrio do Contrato de Concessão está condicionado ao enquadramento do evento causador do atraso às hipóteses previstas na cláusula 21.1 ou 21.2 do Contrato de Concessão.

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

Pergunta nº31: Caso a Licença de Instalação não seja disponibilizada em prazo compatível para atendimento das metas anuais além das já definidas para a primeira meta anual, a Concessionária terá direito de reequilíbrio econômico e financeiro inclusive na questão de perda de tráfego por não colocar à disposição dos mesmos aos usuários e com isso não atingindo os resultados previstos em seus estudos de tráfego, sim ou não? Em caso negativo, favor esclarecer como se procederá para estes casos.

Resposta:

Dependendo da avaliação do caso concreto, da matriz de riscos e dos impactos decorrentes da não obtenção da licença de instalação da subcláusula 10.3.2, poderá haver a prorrogação de prazos e/ou o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, inclusive em relação a possível perda de tráfego, desde que comprovadamente manifesta.

Minuta do Contrato Subcláusula 18.1.1

Pergunta nº32: Uma das condicionantes listadas na Subcláusula 18.1.1 do Contrato para início da cobrança de pedágio é a implantação de 10% da extensão total das obras de duplicação previstas no PER.

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

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

Resposta:

O cumprimento dos 10% (dez por cento) da extensão total das obras de duplicação previstas no item 3.2.1.1.do PER não precisam ser executados de forma contínua. De acordo com a subcláusula 18.1.2 do Contrato de Concessão, 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 para as praças de pedágio indicadas pela Concessionária.

Parte VII – Minuta de Contrato de Concessão, Cláusula 21 – Alocação de Riscos, subcláusula 21.2.6

Pergunta nº33: A conclusão da pavimentação do trecho norte da BR-163, segmento entre a divisa do Estado do Mato Grosso com o Estado Pará, até o Porto de Itaituba/PA (que interligará os sistemas rodoviário e hidroviário), configurar a implantação de nova rota livre de pagamento de pedágio ocasionando fuga de tráfego da concessão; nesse caso, a hipótese também constituirá risco de responsabilidade do Poder Concedente ?

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.

40 - Protocolo nº1599435

Recebido em 28/10/2013 às 17:03:40

Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia - Item 3.2.2 Obras em trechos urbanos

Pergunta nº1: Está correto o entendimento de que o trecho urbano, item 3.2.2 do PER, está inserido na licença prévia e de instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias de responsabilidades do Poder Concedente, conforme item 5.2.1 do Contrato?

Resposta:

De acordo com a cláusula 5.1.1 (i)(b) do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá obter a Licença prévia e a licença de instalação das Obras em Trechos Urbanos previstas no PER.

Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia - Item 3.2.1.2 Obras obrigatórias em trechos urbanos

Pergunta nº2: Está correto o entendimento de que as obras de melhoria informados no item 3.2.1.2 do PER estão inseridas na licença prévia e de instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias de responsabilidades do Poder Concedente, conforme item 5.2.1 do Contrato?

Resposta:

O entendimento está correto.

Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia - Item 5 Gestão Ambiental

Pergunta nº3: A informação do item 5 do PER, Gestão Ambiental que a Concessionária deverá encaminhar à ANTT cópia de todas as licenças ambientais e autorizações exigidas, restringe-se apenas às obrigações do item 5.1.1 do Contrato?

Resposta:

A Concessionária é responsável pela obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão, excetuadas as licenças a cargo do Poder Concedente, devendo encaminhar as cópias para a ANTT.

Parte VII - Contrato de Concessão - Item 5.2.1

Pergunta nº4: Conforme Lei 5.173/66, todo o estado do Mato Grosso está incluído na Amazônia Legal, portanto, está correto o entendimento de que as obras de ampliação somente poderão ocorrer após a obtenção da licença prévia e de instalação da obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias de responsabilidade do Poder Concedente, conforme item 5.2.1 do Contrato, uma vez que a Portaria 288/13, art 8º, inciso III, exclui as rodovias localizadas na Amazônia Legal da autorização de duplicação de trechos até 25km?

Resposta:

A concordância do IBAMA mencionado na cláusula 5.1.1 (i)(a) do Contrato de Concessão aplica-se, exclusivamente, para os casos em que as Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias se enquadrem nas condições do art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA. O lote da BR-163/MT está na Amazônia Legal e portanto não se enquadra na referida logo as licenças de instalação deste trecho entraram na regra da subcláusula 5.2 do Contrato de Concessão

Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia - Item 5 Gestão Ambiental

Pergunta nº5: As taxas de audiência pública e custos de plantio compensatório são de responsabilidades da concessionária?

Resposta:

De acordo com a subcláusula 5.1.3 é responsabilidade da concessionária 5.1.3 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. De outro lado 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;

Anexo 2 - Programa de Exploração da Rodovia - Item 5 Gestão Ambiental

Pergunta nº6: A concessionária será ressarcida dos custos de IPHAN, quilomba e indígena?

Resposta:

De acordo com a subcláusula 21.2.6 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.

Volume 3, Tomo IV, item 3.4.2.2, 6º parágrafo

Pergunta nº7: Quais são as OAE's que não integram o patrimônio da RODOVIA e que estão dentro da faixa de domínio?

Resposta:

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

Anexo 2 - PER - Item 3.4.6.2

Pergunta nº8: Qual a extensão dos Cabos de Fibra Ótica e onde deverão ser instalados (acostamentos ou canteiro central)?

Resposta:

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

-

Pergunta nº9: Qual o procedimento que será dado aos contratos atuais e futuros que o DNIT mantém com outras empresas que estão trabalhando diretamente no trecho a ser concessionado?

Resposta:

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

41 - Protocolo nº1599441

Recebido em 28/10/2013 às 17:26:35

9.1.2 do Contrato de Concessão

Pergunta nº1: Poderiam confirmar o montante das desapropriações para a BR-060/153/262/DF/GO/MG?

Resposta:

A fase de esclarecimentos refere-se exclusivamente ao leilão da rodovia federal BR-163-MT.

10.1.7 do Contrato de Concessão

Pergunta nº2: Haverá previsão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência das alterações na demanda/receita tarifária resultantes de possíveis investimentos do Poder Público no Sistema Rodoviário concedido?

Resposta:

De acordo com a cláusula 21.1.1 do Contrato de Concessão, o volume de tráfego em desacordo com as projeções da Concessionária ou do Poder Concedente consiste em risco atribuído exclusivamente a Concessionária, com exceção do disposto: i) na subcláusula 21.2.8, no tocante à não execução ou ao atraso nas obras do DNIT previstas no Apêndice D do PER; ii) na subcláusula 22.5; e iii) na aplicação do Fator C.

10.3.2 (c) do Contrato de Concessão

Pergunta nº3: Confirmam que o desatendimento da meta de duplicação por força da ausência de obtenção da licença de instalação, não ensejará em aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6 do Contrato?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com a cláusula 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.

12.5 do Contrato de Concessão

Pergunta nº4: 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 nº5: Haverá teto para o Fator X? Dada a subjetividade da definição, e dado que não ensejará em reequilíbrio econômico financeiro do Contrato, seria possível definir valor máximo?

Resposta:

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

20 do Contrato de Concessão

Pergunta nº6: Estão confortáveis com a quantidade de penalizações aplicáveis? Entendemos que a quantidade apresentada pode se tornar um novo padrão para as novas concessões federais, mas estão aparentemente em maior número que o usual.

Resposta:

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

21.1.2 do Contrato de Concessão

Pergunta nº7: Usual colocar esta hipótese (recusa de usuários em pagar a Tarifa de Pedágio) nos riscos da concessionária?

Resposta:

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

21.1.23 do Contrato de Concessão

Pergunta nº8: Risco assumido pela concessionária refere-se somente a defeitos em obras realizadas pelo Poder Público (após recebimento definitivo) caso estas obras não estejam previstas no PER ou para quaisquer casos?

Resposta:

O risco se aplica a qualquer caso, observado o previsto na cláusula 10.1.7.

21.2.6 do Contrato de Concessão

Pergunta nº9: Entendemos que está muito aberto o carve-out para rotas de fuga (e.g. rotas que não estivessem previstas no momento da assinatura do contrato) e prazos de licenciamento.

Resposta:

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

Subcláusulas 5.2 e 10.3.2 do Contrato de Concessão

Pergunta nº10: Nas subcláusulas 5.2 e 10.3.2 do Contrato constante do Edital 003/2013 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.

Anexo 5 do Edital – Tabela VI

Pergunta nº11: O Anexo 5, Tabela VI, item 23 dispõe sobre a apresentação da “inexistência de débitos junto à ANTT, através da emissão de certidão negativa de dívida ativa ou de certidão positiva com efeito negativo, emitidas pelo órgão interno competente”. Qual o órgão da ANTT é responsável pela emissão da referida certidão? Qual prazo para a emissão pelo órgão competente?

Resposta:

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

6.3 do Edital

Pergunta nº12: O item 6.3 do Edital dispõe que “Cada um dos volumes da Garantia da Proposta, da Proposta Econômica Escrita e dos Documentos de Qualificação deverá ser apresentado em 2 (duas) vias idênticas, encadernadas separadamente, com todas as folhas numeradas sequencialmente, inclusive as folhas de separação, catálogos, desenhos ou similares, se houver, independentemente de ser mais de um caderno, da primeira à última

folha, de forma que a numeração da última folha do último caderno reflita a quantidade total de folhas de cada volume, não sendo permitidas emendas, rasuras, entrelinhas ou ressalvas”. Portanto devemos numerar e rubricar somente o anverso de todas as folhas, sem considerar o verso mesmo que haja algum texto, nosso entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

4.2.2 do Contrato de Concessão

Pergunta nº13: 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 que faz menção o art. 4º da Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013. Para as obras de duplicação a Concessionária deverá observar o disposto na cláusula 6 do contrato, em especial o disposto a partir do item 6.7. E as obras de duplicação estarão aptas a iniciar observadas as regras ambientais.

6.2 do Contrato de Concessão

Pergunta nº14: Atendido ao envio do anteprojeto de engenharia a ANTT e obtendo-se a manifestação favorável da agencia dentro do prazo de 60 dias ou a não manifestação da agencia pode-se iniciar as obras de ampliação de capacidade previstas para a rodovia, é correto esse entendimento?

Resposta:

De acordo com a cláusula 6.2.2 do Contrato de Concessão, a ANTT deverá manifestar-se sobre o anteprojeto no prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da apresentação pela Concessionária. Caso a ANTT não se manifeste durante este prazo, o anteprojeto será considerado sem objeção, e a obra ou serviço estará apto a iniciar, observadas as regras ambientais.

6.8 do Contrato de Concessão

Pergunta nº15: Na realização da vistoria dos trechos rodoviários que serão objetos das obras de ampliação de capacidade e melhorias do PER para identificação dos que poderão ser enquadrados no art. 8, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA poderão ser, é correto afirmar que mais de um lote com extensão de 25 Km poderão ser enquadrados no mencionado artigo, assim como obras de duplicação acima de 25 km poderão ser desmembradas em lotes menores perfazendo o total de no máximo 25 Km por cada lote?

Resposta:

A concordância do IBAMA mencionado na cláusula 5.1.1 (i)(a) do Contrato de Concessão aplica-se, exclusivamente, para os casos em que as Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias se enquadrem nas condições do art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA.O

lote da BR-163/MT está na Amazônia Legal e portanto não se enquadra na referida logo as licenças de instalação deste trecho entraram na regra da subcláusula 5.2 do Contrato de Concessão.

9.1.3 (i) do Contrato de Concessão

Pergunta nº16: 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:

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

10.3.2 (a) do Contrato de Concessão

Pergunta nº17: Considerando que para o calculo da extensão equivalente ao cumprimento da primeira meta anual das obras de ampliação de capacidade e melhorias previstas no item 3.2.1 do PER será descontada a extensão passível de enquadramento no art. 8º inciso III da portaria nº228/MT/MMA questiona-se a extensão passível de enquadramento no mencionado artigo será descontada da obrigação de duplicação de qual ano, considerando que a mesma perfaz a extensão total de 72,6 Km.

Resposta:

Será sempre descontada da meta do primeiro ano e, não havendo mais o que descontar, será descontado da meta anual seguinte.

10.3.3 do Contrato de Concessão

Pergunta nº18: Para as desapropriações em trechos urbanos, entende-se que toda a metragem necessária não dimensionada no apêndice C do PER será levada a reequilíbrio econômico financeiro do contrato, é correto esse entendimento?

Resposta:

De acordo com a subcláusula 9.1.3 do Contrato, a Concessionária deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 9.1, seja por via consensual ou por intermédio de ações judiciais, até o limite da verba disponível para cada trecho urbano previsto no Apêndice C do PER, fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes em cada trecho urbano, na forma prevista na subcláusula 22.5.

10.3.3 do Contrato de Concessão

Pergunta nº19: Para as desapropriações em trechos rurais, entende-se que toda a metragem necessária não dimensionada no apêndice C do PER (limitado aos trechos urbanos) será levada a reequilíbrio econômico financeiro do contrato, é correto esse entendimento?

Resposta:

De acordo com a subcláusula 9.1.3 (i), os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 9.1 nos trechos não previstos no

Apêndice C do PER serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5.

18.1.1 (iii) do Contrato de Concessão

Pergunta nº20: A implantação das praças de pedágio de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação previa da concessionária, 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 nº21: A conclusão das referidas obras de duplicação de acordo com o estabelecido no PER e neste Contrato será atestada na forma prevista na subcláusulas 10.3.1(i) e 10.3.1 (ii), mediante solicitação previa da Concessionária, através de termo de vistoria emitido pela ANTT em até 30 dias da data de recebimento da sua solicitação, entende-se que a solicitação pode ser emitida antes do termino efetivo das obras, prevendo a data de entrega das mesmas, é correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. O cumprimento das obrigações previstas na cláusula 18.1.1 do Contrato de concessão só serão atestadas após sua conclusão ou implantação, conforme previsto na cláusula 18.1.1 (i), (ii) e (iii) do Contratod e Concessão.

18.1.4 do Contrato de Concessão

Pergunta nº22: 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 nº23: 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 nº24: 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 nº25: 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 nº26: 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:

De acordo com a subcláusula 9.1.3 do Contrato, a Concessionária deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na

subcláusula 9.1, seja por via consensual ou por intermédio de ações judiciais, até o limite da verba disponível para cada trecho urbano previsto no Apêndice C do PER, fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes em cada trecho urbano, na forma prevista na subcláusula 22.5.

21.2.20 do Contrato de Concessão

Pergunta nº27: 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 nº28: 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 nº29: 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 nº30: 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 nº31: 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 nº32: Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pelo poder concedente aos quais será levada em consideração a recomposição do equilíbrio econômico financeiro, entendendo a concessionária que esses serviços são prejudiciais a equalização do retorno do investimento, ainda que considerada a mencionada recomposição econômico financeira, poderá a concessionária se negar a executar esses novos investimentos não previstos no objeto original do contrato. É correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. De acordo com o art. 58, inciso I da Lei Federal nº 8.666/93, o regime jurídico dos contratos administrativos confere à administração a prerrogativa de modifica-los unilateralmente, para melhor adequação às finalidades de interesse público desde que revistas as cláusulas econômico-financeiras do Contrato de Concessão.

24.2.1 do Contrato de Concessão

Pergunta nº33: Indica que a concessionária não poderá reduzir seu capital social abaixo de 240 milhões, no item 24.3 indica que o patrimônio líquido da concessionária deve ser no mínimo a terça parte do capital social, ou seja, no mínimo 80 milhões, devendo a recomposição (caso inferior a esse valor) ser executada em até 4 meses do exercício social. É correto esse entendimento?

Resposta:

Trata-se de disposições distintas. A Cláusula 24.2 do Contrato de Concessão estabelece o capital mínimo da Concessionária, bem como a impossibilidade de redução desse capital social sem prévia e expressa autorização da ANTT. A previsão da cláusula 24.3 do Contrato de Concessão refere-se ao patrimônio líquido, estabelecendo que, caso se verifique a ocorrência de perdas que reduzam o patrimônio líquido da Concessionária a um valor inferior à terça parte do capital social, o patrimônio líquido da Concessionária deverá ser aumentado até o valor equivalente, no mínimo, à terça parte do capital social, em até 4 (quatro) meses contados da data de encerramento do exercício social.

30.3.1 do Contrato de Concessão

Pergunta nº34: 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 nº35: 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 nº36: 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 nº37: 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 a subcláusula 6.2.2.

Subcláusulas 9.1, 9.1.1, 9.1.2, 9.1.3 e 9.1.4 do Contrato de Concessão, Item 3.2.2.1 do PER e Apêndice C do PER

Pergunta nº38: A subcláusula 9.1.1 estabelece que a Concessionária é responsável pela promoção de desapropriações, enquanto o Poder Concedente é responsável por providenciar a declaração de utilidade pública, mediante solicitação justificada da Concessionária. A subcláusula 9.1.2 apresenta verba para desapropriação e determina que tal verba deva ser utilizada nos trechos urbanos previstos no Apêndice C do PER. A subcláusula 9.1.3 estabelece que dispêndios excedentes em relação à verba prevista na subcláusula 9.1.2 irão fazer jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Apesar do Apêndice C do PER indicar a ausência de desapropriações em trechos urbanos (LOTE 7), o item 3.2.2.1 do PER permite que a Concessionária proponha, alternativamente à implantação de pista dupla em trechos urbanos, a implantação de pistas duplas por meio de contornos em trechos urbanos, o que poderá acarretar em desapropriações não previstas no atual momento. Entende-se que qualquer desapropriação decorrente da implantação da Concessão, previstas ou não (considerando contornos, trechos urbanos e não urbanos), cujos custos superem a verba provisionada na subcláusula 9.1.2 do Contrato farão jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Está correto este entendimento?

Resposta:

A utilização do mecanismo das Obras Alternativas em Trechos Urbanos pressupõe a existência de trechos urbanos expressamente indicados no Apêndice C do PER. Havendo previsão de tais trechos no Apêndice C, e, caso a Concessionária opte pela realização das referidas obras alternativas, a verba de desapropriação alocada para o respectivo trecho urbano ficará integralmente alocada à Concessionária (seja ela utilizada ou não), não havendo direito a reequilíbrio econômico-financeiro pelos custos da Concessionária com a implantação do contorno alternativo em referida hipótese. Adicionalmente, a cláusula 9.1.3, item (i) prevê que os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 9.1 nos trechos não previstos no Apêndice C do PER serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5.

Subcláusula 10.2.3 do Contrato de Concessão

Pergunta nº39: 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 nº40: 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.

5.7 do Edital de Concessão

Pergunta nº41: Considerando que o consórcio poderá apresentar um único compromisso de constituição de sociedade de propósito específico especificando os lotes rodoviários de seu interesse, ficam os consórcios restritos a participar com a mesma configuração em ambos os lotes rodoviários, BR-050 e BR-262. Está correto esse entendimento?

Resposta:

O presente leilão refere-se, exclusivamente, à rodovia federal BR-163-MT.

9.3 VI do Edital de Concessão

Pergunta nº42: Considerando que a proposta deve adotar a total amortização dos investimentos durante o prazo de concessão, entende-se que possíveis investimentos não aptos a amortização no prazo da concessão por consequência de regras fiscais da receita ensejarão o ressarcimento desses investimentos por parte do poder concedente ao término do contrato de concessão, é correto esse entendimento?

Resposta:

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.

12.3.3 do Edital de Concessão

Pergunta nº43: Na ocorrência do descarte da proposta conforme indicado no item 12.3.2 entende-se que a garantia da proposta não será executada. Esse entendimento é correto?

Resposta:

Os itens mencionados na consulta não constam do Edital da BR-163/MT. Todavia, cumpre esclarecer que, de acordo com a Cláusula 12.3.1 do Edital, a Proponente cuja Proposta Econômica Escrita não atender à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital ou, ainda, quando implicar oferta submetida à condição ou termo não previsto no Edital, será desclassificada. Outrossim, estabelece o inciso II da Cláusula 7.10 que deverá ser executada a Garantia de Proposta da Proponente vencedora, cuja Proposta Econômica Escrita não atender as exigências mencionadas na Cláusula 12.3.1.

Subcláusula 1.1 do Contrato de Concessão

Pergunta nº44: O item xlviii da subcláusula 1.1 do Contrato trata da definição de URT, unidade de referência correspondente a 1.000 (mil) vezes o valor da Tarifa de Pedágio aplicável à categoria 1 de veículos vigente em cada praça na data do recolhimento da multa aplicada, nos termos deste Contrato ou em virtude da legislação e das normas aplicáveis. Solicita-se esclarecimento a respeito do cálculo do valor médio da Tarifa de Pedágio. Como o mesmo será efetuado? Por meio de qual tipo de média (aritmética simples, etc)?

Resposta:

O cálculo do valor médio será feito através da média aritmética da Tarifa de Pedágio vigente de cada praça de pedágio.

Subcláusulas 6.9 e 6.10 do Contrato de Concessão

Pergunta nº45: A subcláusula 6.9 do Contrato determina que a Concessionária submeta no prazo de 3 meses contados da data de assinatura do Contrato o projeto dos trechos da rodovia objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER, que são passíveis de enquadramento no inciso III, do art. 8º da Portaria 288/MT/MMA. A subcláusula 6.10 determina que a Concessionária submeta no prazo de 4 meses contados da data de assinatura do Contrato o projeto de todos os trechos da rodovia que serão objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias.

Resposta:

Não há pedido de esclarecimento formulado.

Subcláusula 7.1 do Contrato de Concessão

Pergunta nº46: A subcláusula 7.1 do Contrato estabelece que a Concessionária considerou na Proposta apresentada o montante para ressarcimento de estudos ambientais de R\$ 11.805.582,31 a ser reajustada anualmente pelo mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio. Em que ano a licitante deverá prever o montante de ressarcimento dos estudos ambientais supramencionado?

Resposta:

Não será pré-fixado o ano de ressarcimento dos estudos ambientais. De acordo com a cláusula 7 do Contrato de Concessão, a Concessionária se obriga a ressarcir o valor correspondente aos Estudos ambientais, ao Poder Concedente ou a entidade por ele indicada, fazendo jus 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.

Subcláusula 12.4.2 do Contrato de Concessão

Pergunta nº47: 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 nº48: A subcláusula 18.1.1 do Contrato trata dos marcos para a autorização da cobrança da Tarifa de Pedágio. Em seu item (i), determina que a conclusão dos Trabalhos Iniciais será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, através de Termo de Vistoria emitido pela ANTT em até 30 dias da data de recebimento da sua solicitação. O item (ii) estabelece que a conclusão das referidas obras de duplicação será atestada mediante solicitação prévia da Concessionária, através de Termos de Vistoria emitido pela ANTT em até 30 dias da data de recebimento de sua solicitação. Finalmente, o item (iii) determina que a implantação das praças de pedágio será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, através de Termo de Vistoria emitido pela ANTT em até 30 dias da data de recebimento da sua solicitação. Entende-se que o prazo para execução das obras será considerado atendido no momento em que a concessionária comunique seu termino e solicite a vistoria da ANTT, independente das formalizações previstas de efetuar a vistoria e depois emitir termo em 30 dias. Eventualmente, um pedido de complementação de obras ou ajustes pode até ser adicionado à data que foi solicitada a vistoria, mas o período de aguardo da ANTT será excluído do tempo de execução das obras para atendimento do apêndice C do PER.

Resposta:

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

Subcláusula 21.1.24 do Contrato de Concessão

Pergunta nº49: 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.

Subcláusula 21.2.2 do Contrato de Concessão

Pergunta nº50: A subcláusula 21.2.2 do Contrato estabelece que a Concessionária não é responsável por riscos relacionados à decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de cobrar a Tarifa de Pedágio ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido no Contrato, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa a tal decisão. Entende-se que além do supramencionado, a subcláusula deveria contemplar decisões que impliquem em redução de Tarifa de Pedágio. Solicita-se complementação de texto.

Resposta:

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

9.7 do Edital de Concessão

Pergunta nº51: O item 9.7 do Edital estabelece que a Proposta Econômica Escrita deverá ser válida por 1 ano, contado da Data para Recebimento dos Envelopes, e nesse período, todas as suas condições deverão ser mantidas. A Comissão de Outorga, a seu critério, poderá solicitar das Proponentes a prorrogação da validade da Proposta Econômica Escrita no caso de a licitação perdurar por mais de um ano. Entendemos que após decorrido um ano contar da Data de Recebimento dos Envelopes, a licitante poderá desistir da licitação e não renovar sua garantia de proposta, sem que haja penalidade alguma.

Resposta:

O entendimento está correto.

6.9 e 6.10 do Contrato de Concessão

Pergunta nº52: Considerando que a concessão somente se inicia quando da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, entendemos que os itens 6.9 e 6.10 não deveriam ser referidos a data de assinatura de contrato, mas sim referidos Data de Assunção. Caso alguma complicação ocorra e não haja a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, não faz sentido existir prazo obrigando a Concessionária a cumprir qualquer obrigação que seja.

Resposta:

Os bens são transferidos mediante o termo de arrolamento, após a assinatura do contrato.

42 - Protocolo nº1599447

Recebido em 28/10/2013 às 17:28:19

3.2.5.1 do PER

Pergunta nº1: 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 17,1 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 17,1 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 nº2: 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 nº3: 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 nº4: 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 nº5: 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 nº6: 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 nº7: Sinalização e Elemento de Proteção e Segurança entende-se que a fase de trabalhos iniciais pode ser adotada para sinalização qualquer gama de tinta que atenda a norma específica do DNIT 100/2009-ES, não se restringindo a tintas termoplásticas ou outras tecnologias, é correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento está correto. De acordo com o PER, na fase de trabalhos iniciais devem ser feitas intervenções "em pontos com sinalização horizontal deficiente e nos locais onde foram executados serviços emergenciais no pavimento", com "aplicação de pintura provisória, de acordo com a norma NBR 12.935, nas linhas delimitadoras de faixas de tráfego, delimitadoras de bordo, de transição de largura de pista e em marcas de canalização de faixa de tráfego".

3.1.2 do PER

Pergunta nº8: 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/m^2 indicado para a rodovia, esse entendimento é correto?

Resposta:

O entendimento está correto. Poderá ser utilizado qualquer tipo de película retrorefletiva desde que todos os parâmetros sejam atendidos em 100% da área da placa.

3.1.3 do PER

Pergunta nº9: 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 nº10: 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 nº11: 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 nº12: 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 nº13: 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 nº14: 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 nº15: 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 nº16: Exceção à obrigação de atendimento à Classe I-A serão admitidos no máximo 17,1 Km de rodovia em trechos não inferiores a 500 metros, somado a esses é admitido ainda o não atendimento a classe I-A em perímetros urbanos conforme definição do edital e as obras em duplicação pelo DNIT conforme apêndice D, é correto esse entendimento?

Resposta:

As exceções a obrigação de atendimento a classe I-A estão expressamente previstas no item 3.2.5.1 do PER. Ressalta-se que, em relação ao trecho urbano, é admitido o não atendimento à classe I-A para a separação central. A seu turno, o apêndice D prevê as obras a cargo do DNIT, com tratamento específico previsto na cláusula 10.5 do Contrato de Concessão.

5 do PER

Pergunta nº17: Gestão Ambiental: indica-se que os custos e encargos decorrentes do processo de licenciamento ambiental regular será arcado pela concessionária, salvo para obtenção da licença de instalação e prévia das obras de ampliação de capacidade que serão obtidas pela ANTT e ressarcidas pela concessionária, está correto esse entendimento?

Resposta:

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 da BR-262/ES/MG e BR-050/GO/MG

Pergunta nº18: No PER do Lote 7 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.

43 - Protocolo nº1599453

Recebido em 28/10/2013 às 17:58:48

3.1.1 do PER-Pavimento

Pergunta nº1: 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 5cm.

3.1.3 do PER - OAE

Pergunta nº2: 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 nº3: A adequação da OAE para TB-45 poderá ser executada até o 84 mês, é correto esse entendimento?

Resposta:

Sim, está correto o entendimento.

3.1.8 do PER - Iluminação

Pergunta nº4: A concessionária não é obrigada a iluminar os principais trevos e acessos, ou áreas urbanas, as quais não constarem com iluminação sob responsabilidade do DNIT. É correto esse entendimento?

Resposta:

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

3.2.1.1 do PER -Duplicação DNIT

Pergunta nº5: As obras sob duplicação pelo DNIT que não tiverem seu cronograma de execução concluído até a finalização do ANO 4 previsto para duplicação pela Concessionária ensejarão o reequilíbrio econômico financeiro para a concessionária. É correto esse entendimento?

Resposta:

Eventual caracterização de atraso nas obrigações conferidas ao DNIT pelo Contrato ou pelo Edital, inclusive quanto: i) à entrega do Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a Concessionária e o DNIT; e ii) quanto à não realização ou atraso das obras que estão sob responsabilidade do DNIT, identificadas no Apêndice D do PER ou no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens serão objeto de o reequilíbrio econômico financeiro na forma prevista na cláusula 22.5 do Contrato de Concessão.

3.2.1.2 do PER -Obras de Melhoria

Pergunta nº6: A extensão total das marginais previstas para o período até o 60º mês é de 27.450 metros, desconsiderando alças ou tapers e faixas de aceleração / desaceleração. É correto esse entendimento?

Resposta:

A extensão prevista é referente à extensão útil das marginais, ou seja, não considera alças, tapers e faixas de aceleração/desaceleração.

3.2.2.1 do PER -Obras obrigatórias em trechos urbanos

Pergunta nº7: Executado o contorno de Rondonópolis com extensão de 10,9 Km, a extensão equivalente de 2,3 Km será descontada da meta do 4º ano de duplicação, é correto esse entendimento?

Resposta:

O entendimento não está correto. A extensão de 2,3 km referente ao trecho de Rondonópolis não é computado no cálculo do Total Para Implantação das Obras de Ampliação previstas no item 3.2.1.1 do PER. Em caso de alteração na extensão do trecho de travessia urbana em pista simples a ser contornado por força da aprovação do projeto de contorno pela ANTT e pelos Municípios, as metas de duplicação previstas no item 3.2.1.1 serão recalculadas conforme previsto no item 3.2.2.1 do PER.

3.2.5.1 do PER

Pergunta nº8: 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:

Considerando as características existentes em determinados trechos da rodovia, a Concessionária poderá apresentar um projeto alternativo, bem como uma justificativa em que demonstre a impossibilidade de atendimento ao parâmetro de rampa máxima, raio mínimo de curvatura horizontal e largura do canteiro central aplicável às rodovias de Classe I-A, podendo a ANTT aprovar a justificativa e o projeto. Esta exceção poderá ser aprovada para o máximo de 17,1 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 nº9: Para exceção a classe IA é admitido a extensão de 17,1 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 nº10: 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 nº11: 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 nº12: Entende-se que as 19 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 nº13: 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.

44 - Protocolo nº1599459

Recebido em 28/10/2013 às 17:50:09

Contrato de Concessão Parte VII - Item 22

Pergunta nº1: Em vista ao trecho da rodovia MT 407 - Rodovia dos Imigrantes, que faz o contorno da cidade de Cuiabá, verificamos que a faixa de domínio delimitada pelas cercas atualmente existente, é muito estreita, indicando que a duplicação deverá ser executada junto a pista existente, com a separação das pistas executada por meio de barreira tipo New Jersey nos 28 km de sua extensão. Perguntamos: a) nosso entendimento está correto? b) nos casos de cortes e aterros altos, bem como no caso de ser necessária a implantação de faixas adicionais condicionadas ao volume de tráfego e às obras necessárias à manutenção de nível de serviço - obras de fluidez e conforto poderão ser necessárias desapropriações de áreas vizinhas a esta faixa de domínio, que deverão ser custeadas pela Concessionária. Solicitamos informar, dos meios previstos na Cláusula 22.3, qual deles a ANTT utilizará para recompor o equilíbrio econômico-financeiro da Concessionária.

Resposta:

a) De acordo com o Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT, em caso extremo de restrição da faixa de domínio, poderá ser adotada a solução de barreira New Jersey, em detrimento à implantação de canteiro central.

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

Anexo 2 - PER - Item 3.2.2.1 e Contrato de Concessão, Parte VII - Cláusula 22

Pergunta nº2: Entendemos que toda a desapropriação para a implantação do controno urbano de Rondonópolis, com extensão de 10,9km, deverá ser custeada pela Concessionária, e posteriormente será executada a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro, conforme previsto na cláusula 22 do Contrato de Concessão, Parte VII. Solicitamos informar, dos meus previstos na Cláusula 22.3, qual deles a ANTT utilizará para recompor o equilíbrio econômico-financeiro da Concessionária.

Resposta:

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

Contrato de Concessão Parte VII - Item 5.1.3

Pergunta nº3: Com relação às condicionantes ambientais para o atendimento à Licença de Instalação para a duplicação dos trechos de rodovias do Lote 7 estamos entendemos que ficará ao encargo da Concessionária somente as compensações ambientais referentes aos trechos de duplicação sob sua responsabilidade, cabendo ao DNIT arcar com as condicionantes ambientais referentes aos trechos de duplicação apresentados no Apêndice D do PER, sob sua responsabilidade. Perguntamos: Está correto nosso entendimento?

Resposta:

A concessionária conforme a subclausula 21.1.17 é responsável pela recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário; e conforme a subclausula 21.2.7 não é responsável pela 21.2.7 recuperação, prevenção,

remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do Sistema Rodoviário. A responsabilidade da concessionária nos termos descritos nas subclausulas passa a vigorar a partir da data de assinatura do contrato de concessão e do recebimento definitivo das obras do DNIT, para os trechos em obras pelo DNIT. Importante ressaltar que conforme o a subclausula 10.5.1 as obras listadas no apendice D são de responsabilidade do DNIT.

Anexo 2 - PER - Item 3.2.5 - Obrigação de atendimento à Classe I-A

Pergunta nº4: A Concessionária deverá, nos mesmos prazos previstos para concluir as duplicações, adequar as pistas existentes e as novas pistas aos parâmetros geométricos aplicáveis às rodovias de Classe I-A, de tal forma que até o 5º (quinto) ano da Concessão toda a rodovia esteja adequada à Classe IA, observado o disposto no parágrafo abaixo. As rampa e curvas verticais das pistas existentes não precisarão ser adequadas. As faixas adicionais que se fizerem necessárias ao longo da Concessão também deverão estar adequadas aos parâmetros geométricos aplicáveis às rodovias de Classe I-A, observado o disposto no parágrafo abaixo." Perguntamos: Entendemos que as faixas adicionais também deverão seguir as mesmas ramapas e curvas verticais das pistas existentes, mesmo que estas não estejam conforme os parâmetros da Classe I-A. Nosso entendimento esta correto? Caso contrário solicitamos informar como deveremos proceder para atender a este item do PER.

Resposta:

Considerando as características existentes em determinados trechos da rodovia, a Concessionária poderá apresentar um projeto alternativo, bem como uma justificativa em que demonstre a impossibilidade de atendimento ao parâmetro de rampa máxima, raio mínimo de curvatura horizontal e largura do canteiro central aplicável às rodovias de Classe I-A, podendo a ANTT aprovar a justificativa e o projeto. Esta exceção poderá ser aprovada para o máximo de 17,1 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.

Anexo 2 - PER - Item 3.4.6.2 Cabos de Fibra Óptica e item 3.4 FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS

Pergunta nº5: O Item 3.4.6.2 estabelece que a implantação dos cabos de fibra óptica deverá ser implantado em toda a extensão do lote rodoviário nos percentuais e prazos definidos no item 3.2.1.1 do PER, ou seja, no prazo de 4 anos após a emissão da Licença de Instalação, enquanto o item 3.4 do mesmo PER apresenta um quadro estabelecendo para os vários serviços operacionais, que dependem da instalação das fibras ópticas, o prazo máximo de 24 meses. Entendemos que na prática o prazo máximo para implantação das fibras ópticas deverá ser de 24 meses. Perguntamos: está correto nosso entendimento? Caso contrário solicitamos informar como deveremos proceder para atender a estes itens do PER.

Resposta:

No que tange aos parâmetros de desempenho do sistema inteligente de transportes da rodovia a Concessionária poderá decidir pela tecnologia que adotará para seu uso próprio, desde que garanta os parâmetros de desempenho. Porém a fibra óptica reservada à EPL deve ser implantada, conforme a definição do cronograma do PER

45 - Protocolo nº1599468

Recebido em 28/10/2013 às 17:52:35

Contrato de Concessão Parte VII - Item 22

Pergunta nº1: Em vista ao trecho da rodovia MT 407 - Rodovia dos Imigrantes, que faz o contorno da cidade de Cuiabá, verificamos que a faixa de domínio delimitada pelas cercas atualmente existente, é muito estreita, indicando que a duplicação deverá ser executada junto a pista existente, com a separação das pistas executada por meio de barreira tipo New Jersey nos 28 km de sua extensão. Perguntamos: a) nosso entendimento está correto? b) nos casos de cortes e aterros altos, bem como no caso de ser necessária a implantação de faixas adicionais condicionadas ao volume de tráfego e às obras necessárias à manutenção de nível de serviço - obras de fluidez e conforto poderão ser necessárias desapropriações de áreas vizinhas a esta faixa de domínio, que deverão ser custeadas pela Concessionária. Solicitamos informar, dos meios previstos na Cláusula 22.3, qual deles a ANTT utilizará para recompor o equilíbrio econômico-financeiro da Concessionária.

Resposta:

a) De acordo com o Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT, em caso extremo de restrição da faixa de domínio, poderá ser adotada a solução de barreira New Jersey, em detrimento à implantação de canteiro central.

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

Anexo 2 - PER - Item 3.2.2.1 e Contrato de Concessão, Parte VII - Cláusula 22

Pergunta nº2: Entendemos que toda a desapropriação para a implantação do controno urbano de Rondonópolis, com extensão de 10,9km, deverá ser custeada pela Concessionária, e posteriormente será executada a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro, conforme previsto na cláusula 22 do Contrato de Concessão, Parte VII. Solicitamos informar, dos meus previstos na Cláusula 22.3, qual deles a ANTT utilizará para recompor o equilíbrio econômico-financeiro da Concessionária.

Resposta:

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

Contrato de Concessão Parte VII - Item 5.1.3

Pergunta nº3: Com relação às condicionantes ambientais para o atendimento à Licença de Instalação para a duplicação dos trechos de rodovias do Lote 7 estamos entendemos que ficará ao encargo da Concessionária somente as compensações ambientais referentes aos trechos de duplicação sob sua responsabilidade, cabendo ao DNIT arcar com as condicionantes ambientais referentes aos trechos de duplicação apresentados no Apêndice D do PER, sob sua responsabilidade. Perguntamos: Está correto nosso entendimento?

Resposta:

A concessionária conforme a subclausula 21.1.17 é responsável pela recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário; e conforme a subclausula 21.2.7 não é responsável pela 21.2.7 recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do Sistema Rodoviário. A responsabilidade da concessionária nos termos descritos nas subclausulas passa a vigorar a partir da data de assunção do contrato de concessão e do recebimento definitivo das obras do DNIT, para os trechos em obras pelo DNIT. Importante ressaltar que conforme o a subclausula 10.5.1 as obras listadas no apendice D são de responsabilidade do DNIT.

Anexo 2 - PER - Item 3.2.5 - Obrigação de atendimento à Classe I-A

Pergunta nº4: A Concessionária deverá, nos mesmos prazos previstos para concluir as duplicações, adequar as pistas existentes e as novas pistas aos parâmetros geométricos aplicáveis às rodovias de Classe I-A, de tal forma que até o 5º (quinto) ano da Concessão toda a rodovia esteja adequada à Classe IA, observado o disposto no parágrafo abaixo. As rampa e curvas verticais das pistas existentes não precisarão ser adequadas. As faixas adicionais que se fizerem necessárias ao longo da Concessão também deverão estar adequadas aos parâmetros geométricos aplicáveis às rodovias de Classe I-A, observado o disposto no parágrafo abaixo." Perguntamos: Entendemos que as faixas adicionais também deverão seguir as mesmas ramapas e curvas verticais das pistas existentes, mesmo que estas não estejam conforme os parâmetros da Classe I-A. Nosso entendimento esta correto? Caso contrário solicitamos informar como deveremos proceder para atender a este item do PER.

Resposta:

Considerando as características existentes em determinados trechos da rodovia, a Concessionária poderá apresentar um projeto alternativo, bem como uma justificativa em que demonstre a impossibilidade de atendimento ao parâmetro de rampa máxima, raio mínimo de curvatura horizontal e largura do canteiro central aplicável às rodovias de Classe I-A, podendo a ANTT aprovar a justificativa e o projeto. Esta exceção poderá ser aprovada para o máximo de 17,1 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.

Anexo 2 - PER - Item 3.4.6.2 Cabos de Fibra Óptica e item 3.4 FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS

Pergunta nº5: O Item 3.4.6.2 estabele que a implantação dos cabos de fibra óptica dever ser implantado em toda a extensão do lote rodoviário nos percentuais e prazos definidos no item 3.2.1.1 do PER, ou seja, no prazo de 4 anos após a emissão da Licença de Instalação, enquanto o item 3.4 do mesmo PER apresenta um quadro estabelecendo para os vários serviços operacionais, que dependem da instalação das fibras ópticas, o prazo máximo de 24 meses. Entendemos que na prática o prazo máximo para implantação das fibras ópticas deverá ser de 24 meses. Perguntamos: está correto nosso entendimento? Caso contrário solicitamos informar como deveremos proceder para atender a estes itens do PER.

Resposta:

No que tange aos parâmetros de desempenho do sistema inteligente de transportes da rodovia, a Concessionária poderá decidir pela tecnologia que adotará para seu uso

próprio, desde que garanta os parâmetros de desempenho. Porém a fibra óptica reservada à EPL deve ser implantada, conforme a definição do cronograma do PER.