

ATA DE RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS

EDITAL DE CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº. 02/2018

SUBCONCESSÃO DA FERROVIA NORTE-SUL TRAMO CENTRAL

Em atendimento ao item 6.3 do Edital de Concorrência Internacional n. 02/2018, a Comissão de Outorga constituída para conduzir os trabalhos relacionados à realização do processo licitatório para a subconcessão da prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária, no trecho compreendido entre Porto Nacional/TO – Estrela d’Oeste/SP, nos termos da Lei Federal nº 10.233, de 5 de junho de 2001, consoante Portaria nº 365, de 18 de julho de 2017, publicada no Diário Oficial da União de 19 de julho de 2017, leva ao conhecimento público as manifestações de esclarecimentos, recebidas entre os dias 30 de novembro de 2018 e 31 de janeiro de 2019, e suas respectivas respostas.

As formulações apresentadas, bem como as respostas e esclarecimentos que se seguem, passam a integrar o Edital em referência, em conformidade com o item 6.3 (i).

1. Protocolo ANTT/OUVIDORIA/5412589 (recebido em 21/12/2018, às 20:04 h)

Referência: Art. 3º, Inciso III, da Lei 9.784/1999.

Esclarecimentos solicitados: Que seja estabelecido novo prazo para a apresentação de pedidos de esclarecimentos, considerando que a versão em língua inglesa do Edital só foi publicada em 14/12/2018. Que se defira a extensão do prazo para apresentação de pedidos de esclarecimentos até a data de 15/02/2019. Que seja esclarecido se os documentos Termos Aditivos aos Contratos de Concessão das concessionárias adjacentes; Caderno de Demanda; Caderno de Estudos Operacionais; Caderno de Engenharia; Caderno de Meio-Ambiente; e Caderno de Modelagem Econômico-financeira serão disponibilizados em versão de língua inglesa.

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, informa-se que o prazo para apresentação de pedidos de esclarecimentos complementares, previsto no item 6.1 do Edital nº 02/2018, foi prorrogado até o dia 31/01/2019, nos termos do Comunicado Relevante nº 04/2018. Ademais, não serão realizadas outras prorrogações para a referida etapa do processo licitatório. Por fim, foram disponibilizados em língua inglesa, em caráter meramente informativo, os seguintes instrumentos: Edital e Anexos; Contrato de Subconcessão e Anexos.

2. Protocolo ANTT/50500.013012/2019-50 (recebido em 30/01/2019, às 10:43 h)**Referência:** Item 15.1 (i)

Esclarecimentos solicitados: Sendo a Valec detentora do contrato de concessão da ferrovia e responsável por todo o processo de construção da mesma, possuirá representantes da comissão de outorga? Caso negativo, qual justificativa técnica para tal?

Resposta da Comissão de Outorga:

Os representantes da Comissão de Outorga são aqueles designados pela Portaria nº 365, de 18 de julho de 2017. Não há, na referida Comissão, representantes da VALEC, uma vez que (i) não existe qualquer obrigação legal para a inclusão de partícipes do referido órgão na Comissão e que (ii) é a ANTT, órgão responsável por conduzir o processo de construção dos documentos necessários à subconcessão, bem como o processo licitatório, nos termos do art. 24, inciso III e art. 25, incisos I e III da Lei nº 10.233/2001.

Referência: Parte II – Definições (x)

Esclarecimentos solicitados: Quem é o ente público que representa a INTERVENIENTE SUBCONCEDENTE? Por que esse interveniente não é citado claramente no edital?

Resposta da Comissão de Outorga:

A Interveniente Subconcedente é a VALEC, nos termos do Contrato de Subconcessão, conforme exerto a seguir: “*A VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., empresa pública federal com sede em Brasília, Distrito Federal, no SEP Sul 713/913, bloco E, Asa Sul, CEP 70390-135, Edifício CNC Trade, Concessionária do serviço público do trecho ferroviário situado entre Porto Nacional/TO e Estrela d’Oeste/SP, conforme a Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, doravante denominada “Interveniente Subconcedente”*”. No momento do edital convocatório, encontra-se na posição jurídica de Concessionária para o trecho ferroviário a ser licitado. Torna-se Interveniente Subconcedente com a assinatura do Contrato de Subconcessão.

Referência: Parte II – Definições (vii) e (x)

Esclarecimentos solicitados: É noticiado na imprensa uma possível liquidação da estatal Valec Engenharia Construções e Ferrovias S.A., que atualmente é detentora do contrato de concessão da FNSTC. Sendo assim, qual validade jurídica o futuro contrato de subconcessão teria após a efetiva liquidação da empresa?

Resposta da Comissão de Outorga:

Eventual liquidação da VALEC não extinguiria o Contrato de Subconcessão. Nos termos do Contrato de Concessão firmado entre a União e a VALEC, se houver a extinção da concessionária (VALEC), retornariam ao Poder Concedente (União/ANTT) todos os direitos e privilégios transferidos à concessionária, juntamente com os bens de propriedade da concessionária e aqueles resultantes de investimentos, declarados reversíveis pela concedente. Nessa hipótese, e havendo o contrato de subconcessão, esclarece-se que a delegação para a prestação do serviço público se daria em relação direta entre o Poder Concedente e a Subconcessionária. Aliás, ainda sobre o mesmo instrumento jurídico, informa-se que são hipóteses de extinção do contrato: advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação; e falência ou extinção da Subconcessionária. Como observado, a extinção da concessionária (VALEC) não se configura como hipótese de encerramento da subconcessão, de forma que o acordo com a União continuaria válido.

Referência: Pág. 12 – Caderno de Meio-Ambiente

Esclarecimentos solicitados: De acordo com o item 2.3 das condicionantes ambientais da licença de instalação da ferrovia a FNSTC, deverá possuir nos seus pátios controle e monitoramento de ruídos na fase de operação, como, por exemplo, a instalação de barreiras sonoras. Contudo, tanto no edital como nos cadernos de engenharia, não há menção de custos para atender esta condicionante. Como então esta determinação do IBAMA será atendida pelo futuro subconcessionário?

Resposta da Comissão de Outorga:

A Condicionante 2.3 da Licença de Instalação 1.152/2017 (Anexo III do Caderno de Meio Ambiente) trata apenas do programa ambiental de monitoramento de ruídos. Conforme pode ser verificado na seção 7, o Caderno de Meio Ambiente indica o custo anual de manutenção das licenças, o qual corresponde a R\$ 17.453.687,84 (dezessete milhões e quatrocentos e cinquenta e três mil e seiscentos e oitenta e sete reais e oitenta e quatro centavos), à data base de dezembro de 2017. Observe que a Tabela 5 do Caderno de Meio Ambiente apresenta os itens que compõem o custo anual de manutenção das licenças. O item 1.8 da referida Tabela evidencia o custo referente à condicionante 2.3, no valor de R\$527.986,26 (quinhentos e vinte e sete mil e novecentos e oitenta e seis reais e vinte e seis centavos). Registre-se ainda que a modelagem econômico-financeira considerou o custo anual de manutenção das licenças no cálculo da outorga. Por fim, conforme disposto no inciso I, da subcláusula 4.1(i), do Contrato de Subconcessão, “(...) A Subconcessionária deverá às suas expensas: (i) Obter e manter todas as licenças, permissões, autorizações, manifestações e outorgas necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Subconcessão”. Diante do exposto, é evidente a responsabilidade da Subconcessionária de suportar o custo de manutenção das licenças ambientais e que tais custos foram considerados na valoração da Outorga.

Referência: Caderno de Obrigações item 1.1

Esclarecimentos solicitados: O Edital 02/2018 não apresenta nenhuma vedação das

operações de desvinculação, alienação ou substituição de bens integrantes da Relação de Bens Reversíveis. Dessa forma, como ente fiscalizador poderá implantar ações em defesa do patrimônio público?

Resposta da Comissão de Outorga:

De acordo com a subcláusula 3.1(ii)(b), todos os bens da ferrovia, cuja posse será transferida pela Interveniente Subconcedente (Valec) à Subconcessionária integram os Bens da Subconcessão. Por sua vez, a Cláusula 3.2 dispõe sobre as restrições à alienação e à aquisição dos Bens da Subconcessão. No tocante aos bens transferidos da Interveniente Subconcedente à Subconcessionária, verifica-se, na subcláusula 3.2(i), que “*a Subconcessionária somente poderá alienar, onerar ou transferir a posse dos bens mencionados na subcláusula 3.1(ii)(b), mediante prévia e expressa autorização da ANTT.*” Portanto, os instrumentos jurídicos impõem restrições à alienação e à aquisição dos bens da concessão.

Referência: Caderno de Engenharia Volume II – Tabela 10: Serviços para conclusão das obras remanescentes e respectivos custos

Esclarecimentos solicitados: Quantos quilômetros efetivamente inconclusos deverão ser repassados para conclusão pelo novo outorgante? Os cálculos estão devidamente integrados ao valor da outorga?

Resposta da Comissão de Outorga:

O instrumento contratual impõe obrigação de realização de obras à Subconcessionária e à Interveniente Subconcedente. O valor dos investimentos em bens de capital das obras remanescentes da Extensão Sul, a ser executado pela Subconcessionária, foi apresentado à ANTT, por intermédio de manifestação expressa do formulador de política pública, que indicou o valor de R\$ 352.126.295,90 (trezentos e cinquenta e dois milhões e centos e vinte e seis mil e duzentos e noventa e cinco reais e noventa centavos), com data base de dezembro de 2017, o qual foi devidamente considerado na modelagem econômico-financeira (cálculo do valor de outorga). Quanto à extensão dos trechos efetivamente a

serem construídos pela Subconcessionária, informa-se que a Subconcessionária não é responsável por construir a integralidade de qualquer segmento da ferrovia, e sim parte da infraestrutura e superestrutura, cuja maior parcela já foi concluída pela Interveniente Subconcedente. Portanto não há extensão efetiva de ferrovia a ser construída pela Subconcessionária.

Referência: Edital e Anexos

Esclarecimentos solicitados: Após leitura do Edital 02/2018 e seus anexos, não foi localizado de maneira clara algum estudo por parte dessa Agência a respeito da Análise de Riscos do Empreendimento, principalmente no que se refere a futuros pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro e de impactos ambientais mediante à exploração econômica nas áreas adjacentes à ferrovia (rios, minas, etc). De que forma a ANTT pretende solucionar possíveis problemas afetos a estes temas?

Resposta da Comissão de Outorga:

Os riscos do empreendimento foram mapeados e alocados ao Poder Concedente ou Subconcessionária, conforme a alocação de riscos da subcláusula 27. A Agência buscará exercer sua missão institucional, por meio da regulação e fiscalização das obrigações da Subconcessionária previstas no Contrato de Subconcessão. No que tange aos riscos do empreendimento, a administração do contrato pela ANTT exigirá o monitoramento e a identificação dos eventos associados à matriz de alocação dos riscos, visando manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e a adequada prestação dos serviços de transporte ferroviário.

Referência: Edital e Anexos

Esclarecimentos solicitados: Existe alguma justificativa técnica (estudo, laudo, artigo) para escolha do modelo vertical para ser adotado na concessão da FNS?

Resposta da Comissão de Outorga:

A opção pela forma de exploração vertical do projeto ferroviário em comento se deu pelo formulador de políticas para o setor de transportes. Tal diretriz consta da Nota Informativa Conjunta nº 01/2017 - DEOUT-SNTTA/DP-SFP, e da aprovação do Plano de Outorga, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPAC à época, que além de definir diretrizes para a realização da subconcessão da FNS, estabeleceu o modelo de exploração da ferrovia como sendo o vertical. Sobre a definição do modelo a ser adotado, cumpre reforçar que tal matéria encontra-se fora das atribuições da ANTT, que tem como objetivos (art. 20 da lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001): implementar as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei; e regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros.

Referência: Edital e Anexos

Esclarecimentos solicitados: Em nenhum momento o Edital ou seus anexos citam o impedimento jurídico pelo Ministério Público Federal de Jales – SP no trecho denominado lote 5S da FNS Extensão Sul. Como existe uma determinação legal de um juiz federal impedindo a construção do referido trecho e assunção de medidas cautelares em todas as passagens de adutoras do estado de São Paulo, perguntamos: não existe a real possibilidade de atraso no início da operação da ferrovia? Este fato não deverá ter reflexos na obtenção de receita da referida operação?

Resposta da Comissão de Outorga:

O problema em questão envolve adutoras de vinhaça que foram interceptadas pela ferrovia. As informações acerca desse assunto integram o Anexo 18 do edital (linhas 292 e 293). Esclarece-se, ainda, que o prazo para o início da operação ferroviária na Extensão Sul é de dois anos, contados a partir da Data de Assunção, conforme se depreende da subcláusula 4.5(ii), sendo este prazo considerado suficiente para o equacionamento da

questão, de forma que não há impacto no cronograma das obras, tampouco reequilíbrio do contrato de subconcessão.

Referência: Caderno de Engenharia Volume II – Tabela 10: Serviços para conclusão das obras remanescentes e respectivos custos.

Esclarecimentos solicitados: Em visita ao trecho denominado lote 01S, constatou-se que em vários pontos da ferrovia considerados como concluídos, encontram-se em fase de degradação acentuada e em alguns casos deverá até mesmo ser refeito. Desta forma, pressupõe-se que o avanço físico informado no ato da divulgação do leilão (91,4%) se encontra muito acima do avanço global constatado. Desta forma pergunta-se: o estado atual da ferrovia corresponde ao avanço físico informado?

Caso negativo isto não causaria impacto no cálculo da outorga ou até mesmo possíveis reequilíbrios por parte da futura subconcessionária?

Resposta da Comissão de Outorga:

O fluxo de caixa constante dos estudos indicativos tem o condão estrito de valorar o lance mínimo a ser exigido para a exploração do trecho ferroviário. Eventual diferença entre o avanço físico estimado pela Agência e o real não ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, pois tais riscos foram alocados à Subconcessionária, conforme subcláusula 27.1(vi).

3. Protocolo ANTT/OUVIDORIA/5412812 (recebido em 31/01/2019, às 17:46 h)

Referência: Item 12.2.(j) do Contrato

Esclarecimento solicitado: Os fluxos de caixa, objeto do modelo econômico-financeiro consideram receitas já no ano de 2019. Contudo, existem trâmites necessários para assunção da vencedora da licitação, assim como, há obras a serem concluídas no ano de 2019, tanto de via permanente, quanto de terminais ferroviários de carga e de descarga, o que inviabiliza o início da operação no ano de 2019. Portanto, não há possibilidade de geração de receita nesse ano específico.

Assim, a Subconcessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em seu favor em razão dessa defasagem temporal nos fluxos de caixa comparando com o previsto no edital?

Resposta da Comissão de Outorga:

O fluxo de caixa constante dos estudos indicativos, tem o condão estrito de valorar o lance mínimo a ser exigido para a exploração do trecho ferroviário. Nele, apresenta-se os anos de 2019-2048 de maneira indicativa, pois a variável relevante ao modelo não é o ano calendário em que se inicia ou finaliza a Subconcessão, mas o período de tempo em que se poderá explorar a Subconcessão, que no caso concreto, é de 30 anos (Prazo da Subconcessão).

Dessa forma, adotando por princípio o exato cumprimento do cronograma da Licitação, disposto no item 16.1 do Edital, tem-se que, na hipótese de assinatura do Contrato de Concessão ocorrer em 10/07/2019, poderá a Subconcessionária explorar a Subconcessão pelo período de 30 anos, contado a partir daquela data.

Externados os princípios relacionados ao Prazo da Subconcessão e Data de Assunção, observa-se que as obras referentes à via permanente e ao terminal ferroviário citadas pela Consulente, referem-se àqueles relacionados nos itens 4.15, 4.16 e 4.17 do Caderno de Obrigações, os quais são classificados como Investimentos com Prazo Determinado e, portanto, possuem prazo para conclusão contado, a partir da Data de Assunção.

Dessa forma, a Subconcessionária não terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em seu favor, em razão de eventual defasagem temporal nos fluxos de caixa.

Atendo-se especificamente à eventual percepção de receitas em 2019, nota-se que o trecho ferroviário compreendido entre Porto Nacional (TO) e Anápolis (GO) encontra-se com a Licença de Operação nº 1.240/2014 vigente e abertura de tráfego emitida pela ANTT em 11/02/2015, por meio da Resolução nº 4.596/2015, tendo inclusive já recebido algumas operações de transporte ferroviário de cargas.

A inviabilidade de auferir receitas em 2019 se dá na Extensão Sul, isto é, no trecho ferroviário de Ouro-Verde (GO) a Estrela d'Oeste (SP). Contudo, há que se destacar, que a modelagem econômico-financeira não considerou a produção de transporte da Extensão

Sul para os dois primeiros anos da Subconcessão. Dessa forma, a modelagem econômico-financeira está coerente com o prazo necessário para o início das operações ferroviárias na Extensão Sul da ferrovia.

Pelo exposto, na hipótese de descumprimento pela Interveniente Subconcedente do prazo estabelecido na subcláusula 12.2(ii), “j”, deverá a Subconcessionária, por sua conta e risco, no prazo assinalado na subcláusula 12.3(ii), “b”, realizar as obras necessárias a tornar o trecho apto à prestação do serviço, não fazendo jus a reequilíbrio econômico-financeiro, inclusive, mas não se limitando, à eventual frustração de demanda ou à elevação dos custos ou investimentos previstos.

Referência: Item 9.2 do Contrato, modelo econômico-financeiro e Caderno de Demanda

Esclarecimento solicitado: A FNS-TC tem mais de 90% de sua carga destinada à malha de terceiros (ferrovias visitadas). Dessa forma, a viabilidade do empreendimento está associada ao direito de passagem em outras ferrovias. Diante disso, considerando que o caderno de demanda é a base para a avaliação econômico-financeira da viabilidade do empreendimento e traz volumes que se estendem até o término da concessão e os termos aditivos dos COEs garantem capacidade, por meio do direito de passagem, somente até o ano de 2023, pergunta-se:

Caso o vencedor do certame tenha interesse em celebrar COE de longo prazo (após o ano de 2023) com as ferrovias visitadas, a ANTT garantirá junto a essas ferrovias a capacidade mínima para atendimento ao volume projetado no caderno de demanda, com base nos critérios econômicos do edital? Nesse cenário, em contrapartida a Subconcessionária ofereceria a garantia de compromisso mínimo de volume em favor da ferrovia visitada.

Resposta da Comissão de Outorga:

Considerando a legislação, as resoluções expedidas pela ANTT e os contratos de concessão vigentes nesta data, a celebração de COE para a realização de transporte ferroviário após o ano de 2023, deverá ser negociado pelas partes. Contudo, é importante registrar que estão em curso os processos administrativos referentes à prorrogação dos

contratos de concessão da Rumo Malha Paulista, MRS Logística e Estrada de Ferro Carajás, nos quais, além de ser definido teto tarifário para a cobrança pelo Direito de Passagem, será estabelecida reserva de capacidade mínima para cargas provenientes da FNSTC. Todavia, não se pode precisar as datas em que esses instrumentos serão celebrados.

Independentemente da data em que serão concretizadas as prorrogações, os contratos de concessão vigentes da RMP, MRS, EFC, FNSTN e FTL foram recentemente aditivados para consignar teto tarifário a ser respeitado para a formulação do valor a ser exigido da Subconcessionária para o exercício do direito de passagem.

Os termos aditivos estão disponíveis no site da ANTT e estabelecem teto tarifário para o exercício do direito de passagem nas ferrovias da Rumo Malha Paulista, MRS, FNS Tramo Norte, Estrada de Ferro Carajás e Ferrovia Transnordestina Logística.

Eventual ausência de capacidade na malha poderá ser saneada ainda por investimentos realizados pela Subconcessionária, os quais resultarão em redução da tarifa de direito de passagem a ser exigida pela concessionária visitada. Tais investimentos são disciplinados na Resolução ANTT nº 3.694/2011.

Por fim, mantido o dissenso, poderá a ANTT, nos termos no Inciso V, Art. 25, da Lei nº 10.233/2001, arbitrar as questões não resolvidas entre as partes.

Referência: Item 20.1. (i) do Contrato.

Esclarecimentos solicitados: Preservando-se o valor presente da outorga e considerando a necessidade de haver equilíbrio entre o fluxo de caixa do empreendimento e do pagamento do valor presente da outorga, pergunta-se: Dado que a ferrovia não é operacional e não terá fluxo de receita nos primeiros anos, é possível considerar, para fins exclusivos dos pagamentos das parcelas trimestrais, que a data de início das parcelas de pagamento corresponderá ao início da operação ferroviária, após a conclusão das obras obrigatórias?

Nesse sentido, referenciamos como precedentes os leilões dos aeroportos de Fortaleza, Salvador, Florianópolis e Porto Alegre.

Resposta da Comissão de Outorga:

O trecho ferroviário compreendido entre Porto Nacional (TO) e Anápolis (GO), encontra-se com a Licença de Operação nº 1.240/2014 vigente e abertura de tráfego emitida pela ANTT em 11/02/2015, por meio da Resolução nº 4.596/2015, tendo inclusive já recebido algumas operações de transporte ferroviário de cargas. O trecho ferroviário de Ouro-Verde (GO) a Estrela d'Oeste (SP) não está apto às operações. O estudo de demanda elaborado pela ANTT indicou a possibilidade de a Subconcessionária iniciar as operações no trecho de Porto Nacional (TO) a Anápolis (GO), sendo possível auferir receitas de transporte ainda no ano de 2019. Nos termos da subcláusula 20.1(i), o pagamento de outorga terá início a partir da Data de Assunção, independentemente do comportamento da demanda ou início da operação da ferrovia. Por fim, cumpre salientar que o valor de outorga poderá ser utilizado para fins de reequilíbrio do contrato, nos termos da subcláusula 23.7(i)(a).

Referência: Item 1.3. (i) e (ii) do Anexo 1 do Contrato.

Esclarecimentos solicitados: As inspeções de campo constataram um elevado índice de *backlog* construtivo na ferrovia já operacional e que são de responsabilidade da VALEC. Além disso, os três primeiros anos precisarão ser destinados para a conclusão das obras faltantes e das obrigações complementares (sinalização, passagem inferior, drenagem, entre outros).

Assim, considerando a necessidade de obras corretivas para saneamento dos passivos das obras executadas pela VALEC e também a necessidade de conclusão de obras pela Subconcessionária, é possível conceder um período de carência para aplicação dos parâmetros de desempenho pela ANTT até que as correções sejam finalizadas?

Resposta da Comissão de Outorga:

Nos termos da subcláusula 24.1, a Subconcessionária fica obrigada a atingir ou superar os valores mínimos das Especificações Técnicas Mínimas estabelecidas no Caderno de Obrigações, ao longo de todo o prazo da Subconcessão. Eventual descumprimento das Especificações Técnicas Mínimas serão objeto de apuração por meio de processo

administrativo, preservando-se o devido processo legal, a ampla defesa e o contraditório. É certo que se a Subconcessionária comprovar sua inculpabilidade, nenhuma sanção disciplinar será aplicada em desfavor da Subconcessionária.

Referência: Item 3.1 (ix) do Contrato.

Esclarecimentos solicitados: Embora a Cláusula 3.1, (ix), preveja que os passivos ambientais, construtivos, e por invasões na faixa de domínio anteriores ou posteriores à Data de Assunção e assim identificados não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, entendemos que esta Cláusula deve ser interpretada em conjunto com o disposto nas Cláusulas 12.2 (ii), (f), (h) e (i), e 12.3 (ii), (t), do Contrato de Subconcessão, no sentido de atribuir responsabilidade à Subconcessionária somente ao fato gerador que ocorra após à Data de Assunção. Sendo assim, a Subconcedente terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro referente passivos ambientais, construtivos (dormentes, trilhos, brita, soldas, entre outros), e por invasões na faixa de domínio, incluindo o ônus e despesas relacionadas, cujo fato gerador seja anterior à data de Assunção. Está correto o entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está incorreto. Apesar de (i) serem considerados deveres da Interveniente Subconcedente: responsabilizar-se pelos encargos ambientais relacionados ao objeto do Contrato, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção; responsabilizar-se pelos passivos ambientais, construtivos, e por ocupações na faixa de domínio, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção; responsabilizar-se civil, administrativa e criminalmente por passivos ambientais, construtivos e por invasões da faixa de domínio causados até a Data de Assunção; e concluir as obras sob sua responsabilidade até o dia 30 de junho de 2019, nos termos do Apêndice E do Caderno de Obrigações, e (ii) serem considerados deveres da Subconcessionária: responsabilizar-se pelos encargos ambientais relacionados ao objeto do Contrato de Subconcessão, cujo fato gerador seja posterior à Data de Assunção, **foi estabelecido no contrato que:** (a) a subconcessionária deve responsabilizar-se pela correção dos passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, bem como pelos ônus e despesas relacionadas, sejam eles decorrentes

de fatos geradores anteriores ou posteriores à Data de Assunção e que (b) os passivos ambientais, construtivos, e por invasões na faixa de domínio anteriores ou posteriores à Data de Assunção e assim identificados não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nesse sentido, os aspectos supracitados se apresentam como riscos a serem assumidos pela Subconcessionária. Isso posto, deve a proponente considerar a matriz de riscos existente na formulação de sua proposta econômica.

Referência Anexo do Caderno de Engenharia. Anexo do Caderno do Volume 2. Memória de Cálculo e Anexo VI - Planilhas de cálculo de frota

Esclarecimentos solicitados: No dimensionamento de material rodante apresentado, a ANTT considerou a velocidade média comercial da FNS-TN como base para o dimensionamento. Contudo, ao aplicar tal metodologia, certos parâmetros não foram considerados, tais como: (i) tempo de carga e descarga na origem e no destino; (ii) quantidade de locomotivas insuficientes no trem tipo dentro da malha RUMO (Malha Paulista). O edital considera 2 locomotivas e o modelo operacional é com 3 locomotivas; (iii) quantidades fracionárias de ativos incompatíveis com o modelo operacional; (iv) peso médio dos vagões graneleiros; e (vi) preço base de aquisição de material rodante (vagões e locomotivas) inferior à realidade de mercado.

A correção de tais parâmetros resulta em um acréscimo significativo de material rodante (aproximadamente 512 vagões e 33 locomotivas). Assim sendo, a necessidade de material rodante devidamente comprovada acima do previsto no Edital, para realização da demanda do certame, será passível de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato?

Resposta da Comissão de Outorga:

A Velocidade Média Comercial (VMC) considera os tempos das operações de carregamento e descarregamento dos terminais. Quanto ao trem tipo utilizado no dimensionamento de frota para o atendimento da demanda em regime de direito de passagem, informa-se que não foram consideradas nos cálculos locomotivas de auxílio (*helper*). Isto porque as questões operacionais, inclusive a operação na Malha Paulista, serão estabelecidas livremente entre a Subconcessionária e a concessionária da Malha Paulista, as quais deverão buscar o ponto ótimo de operação. Geralmente, em operações

ferroviárias similares, é comum que a locomotiva de auxílio (*helper*) seja fornecida pela ferrovia visitada. Por fim, informa-se que os estudos técnicos elaborados pela ANTT são indicativos. De acordo com a subcláusula 27.1(vi)(a), eventual diferença de preço entre o valor real da aquisição de frota e a estimativa efetuada pela ANTT em seus estudos técnicos não serão objeto de reequilíbrio do contrato de subconcessão.

Referência: Item 12.3.ii.(h) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: Dado que para efeitos de bens da Concessão o leasing e o aluguel são considerados afetos à prestação do serviço público do transporte ferroviário, o leasing ou aluguel pode ser considerado como evidência para composição da meta correspondente a 75% de material rodante próprio?

Resposta da Comissão de Outorga:

De acordo com a subcláusula 12.3(ii)(h), a Subconcessionária deverá adquirir 75% (setenta e cinco por cento) de sua frota em nome próprio. A frota adquirida pela Subconcessionária diretamente, ou por intermédio das operações de *leasing* e alienação fiduciária será considerada como adquirida em nome próprio, ao passo que a frota de posse da subconcessionária, cuja propriedade seja de terceiros, não.

Referência: Anexo do Caderno de Engenharia. Anexo do Caderno do Volume 2. Memória de Cálculo e Anexo III - Estudo Serviço Residual para Subconcessão_rev02

Esclarecimentos solicitados: O Edital não traz os quantitativos de materiais, mas cita que eles estarão disponíveis para conclusão das obras. Se ao término do processo de inventário for detectada uma quantidade insuficiente para o término das obras faltantes e/ou materiais fora dos padrões técnicos, a Subconcessionária terá direito ao reequilíbrio econômico financeiro do Contrato em decorrência da aquisição de materiais para conclusão de tais obras?

Resposta da Comissão de Outorga:

A Subconcessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro para a conclusão dessas obras, não apenas em decorrência de eventual aquisição adicional de materiais, mas também de qualquer outro encargo relacionado que tenha de suportar, conforme a alocação de riscos no contrato de subconcessão, cláusula 27.

Referência: Anexo do Caderno de Engenharia. Anexo do Caderno do Volume 2. Memória de Cálculo e Anexo III - Estudo Serviço Residual para Subconcessão_rev02

Esclarecimentos solicitados: O Edital cita que a brita para conclusão da superestrutura do lote 4S está condenada para aplicação e que a Subconcessionária deverá considerar a aquisição de nova brita para conclusão da obra. Contudo, o valor para aquisição dessa nova brita não foi inserido na modelagem econômico-financeira. Os valores incorridos e devidamente comprovados para aquisição dessa nova brita darão direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, dado que é um item que integra o escopo de término das obras faltantes?

Resposta da Comissão de Outorga:

De acordo com a subcláusula 27.2(xxx), os riscos associados à manutenção ou correção dos trechos com brita para lastro nos lotes 4S, 5S e 5SA da Extensão Sul foram alocados na Subconcessionária, de forma que eventuais problemas na brita não poderão ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Cita-se ainda, o Comunicado Relevante nº 02/2018, por meio do qual, a Comissão de Outorga informou aos interessados, os problemas da brita nos lotes 4S, 5S e 5SA, além de comunicar que tais problemas poderão refletir em aumento dos custos operacionais de manutenção da ferrovia.

Referência: CADERNO DE ENGENHARIA Item 7 do VOLUME I: MEMORIAL DESCRIPTIVO e item 4.1.7 do VOLUME II: memorial de cálculo de quantitativos e custos

Esclarecimentos solicitados: O edital informa que o valor das obras remanescentes dos Lotes 1S/1SA na data base de jul/16, é de R\$103.728.994,75, e acrescenta que este valor

corresponde aos valores informados pela Valec por meio do saldo dos seus contratos de execução, segundo item 4.1.7 do volume II do Caderno de Engenharia. Contudo, posterior a essa estimativa, a VALEC lançou edital para realizar o mesmo escopo, denominado Edital 01/2017, processo 51402.157181/2016-29, e cuja planilha de quantidades na data base de fev/2017 estabeleceu valor de R\$152.756.194,70. E de forma a elucidar o montante executado deste contrato, a VALEC também esclareceu por meio do Memorando nº 0278/2018-SUPEN em resposta à carta ANTF nº 084/2018, que o avanço financeiro desse lote licitado foi de somente 2,4% até Ago/2018. Assim, considerando o remanescente financeiro dos 97,6% restantes, percebe-se que há uma diferença da ordem de 44% entre os valores constantes no Edital 01/2017, que é a média de mercado conforme toda licitação, e o contrato que baliza os valores do Edital de Subconcessão nº 02/2018.

Portanto, observa-se que o preço adotado é muito abaixo do valor médio de mercado, e isso associado ao fato do contrato que baliza os preços do Edital de Subconcessão 02/2018 ter avanço financeiro de apenas 2,4%.

Diante disso, uma vez constatado o desembolso a maior, a Subconcessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em relação às diferenças dos valores acima mencionados?

Resposta da Comissão de Outorga:

Conforme previsto no Apêndice A, do Anexo I do Contrato de Subconcessão (Caderno de Obrigações), a Subconcessionária deverá concluir, no prazo de até 02 (dois) anos, contados a partir da Data de Assunção, as obras dos Lotes 1S e 1SA, cuja estimativa de custo, na data-base de dezembro de 2017, conforme indicado na Tabela 10 do segundo volume do Caderno de Engenharia é de R\$ 109.284.674,94 (cento e nove milhões, duzentos e oitenta e quatro mil e seiscentos e setenta e quatro reais e noventa e quatro centavos). De acordo com a subcláusula 27.1(vi), o risco acerca de custos excedentes com obras foi alocado à Subconcessionária. Desta forma, a Subconcessionária não fará jus ao reequilíbrio do Contrato de Subconcessão, caso o custo real das obras supere a estimativa dos estudos indicativos elaborados pela ANTT.

Referência: Item 11.1 (iv) do Edital

Esclarecimentos solicitados: O Item 11.1, (iv), prevê que o Representante Credenciado deverá assinar e reconhecer firma em todas as declarações e documentos referidos no Edital, exceto a Proposta Econômica, cujo sigilo deve ser preservado. Assim, entendemos que a Proposta Econômica deve ser assinada pelo Representante Credenciado, mas ela não deverá ser apresentada com firma reconhecida. Está correto o entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, o entendimento está correto, conforme se extrai da leitura combinada das subcláusulas 10.8 e 11.1 (iv) do Edital; e do modelo de Carta de Apresentação da Proposta Econômica constante do Anexo 4 do Edital, no qual consta campo para assinatura do Representante Credenciado. Portanto, a Proposta Econômica deverá ser assinada, mas não há necessidade de reconhecimento de firma.

Referência: Item 12.9 (i) do Edital

Esclarecimentos solicitados: O Edital prevê que, no caso de renovação da Garantia da Proposta, o valor garantido deve ser reajustado pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (“IPCA”), divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, entre o mês anterior à Data para Recebimento dos Envelopes e o mês imediatamente anterior à renovação da Garantia da Proposta. Desta forma, entendemos que, na hipótese de o IPCA não ser divulgado até a data da renovação da Garantia de Proposta, este índice deverá ser projetado pela Subconcessionária para promover o reajuste. Está correto o nosso entendimento? Caso não esteja correto, favor informar a forma de apuração do índice para esta situação.

Resposta da Comissão de Outorga:

Considerando que (i) a data para recebimento da Garantia de Proposta é 25/03/2019, conforme o cronograma da Licitação disposto no item 16.1 do Edital; (ii) que a Garantia de Proposta deverá ter validade mínima de 1 (um) ano; (iii) que caso o prazo de validade da Garantia da Proposta expire antes da assinatura do Contrato de Subconcessão, a

Proponente deverá providenciar sua renovação às suas próprias expensas, em até 15 (quinze) dias anteriores ao vencimento; e (iv), conforme é pouco factível que, na hipótese de renovação da Garantia da Proposta, o IPCA do mês imediatamente anterior à renovação da Garantia da Proposta não tenha sido divulgado. Contudo, a fim de mitigar qualquer problema, faremos a retificação do Edital, de maneira a consignar que a variação do IPCA se dará entre dois meses anteriores à Data para Recebimento dos Envelopes e dois meses imediatamente anteriores à renovação da Garantia da Proposta.

Referência: Item 13.2 (v) do Edital

Esclarecimentos solicitados: O Item 13.2, (v), do Edital estipula que os investimentos previstos no Caderno de Obrigações serão objeto de desconto referente aos benefícios fiscais do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (“REIDI”) e do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (“REPORTO”). Neste sentido, favor informar o prazo a ser considerado para a apreciação dos pleitos de REIDI e REPORTO pelo Ministério competente.

Resposta da Comissão de Outorga:

Para o conhecimento de eventuais prazos, deverá a Consulente observar a legislação específica da matéria, inclusive, a Instrução Normativa RFB nº 1370, de 28 de junho de 2013, a Instrução Normativa RFB nº 758, de 25 de julho de 2007, a Portaria GM nº 512, de 27/09/2018 e a Resolução ANTT nº 5.082, de 27 de abril de 2016.

Referência: Item 21.1 (iii) e (iv) do Edital

Esclarecimentos solicitados: O Item 21.1, (iii) e (iv), exige da Adjudicatária, como condições precedentes à assinatura do Contrato de Subconcessão, a apresentação à ANTT dos comprovantes de pagamento da remuneração da B3 e do valor correspondente a 5% (cinco por cento) do Lance. Neste sentido, ressaltamos que, na licitação da nova rodada de concessões de aeroportos realizada pela Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”), é permitido o pagamento de importâncias relacionadas à contribuição inicial e remuneração

da entidade organizadora do leilão pela própria concessionária, e não apenas pela adjudicatária (item 58 da Justificativa ao Processo de Concessão dos Aeroportos Integrantes do Blocos Nordeste, Centro Oeste e Sudeste). Desta forma, entendemos que tais valores previstos no Item 21.1, (iii) e (iv), do Edital, poderão ser pagos pela SPE, caso ela já esteja constituída. Está correto o entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está parcialmente correto. Os pagamentos referentes aos itens 21.1(iii) e 21.1(iv) poderão ser efetuados pela SPE, desde que, no mesmo prazo assinalado no item 21.1, seja efetuada na SPE, cumulativamente, a integralização de capital correspondente a tais valores e ao cumprimento do disposto no item 21.1(ii).

Referência: Anexo 14 do Edital

Esclarecimentos solicitados: O Anexo 14 se refere à Carta de Declaração de Análise da Proposta Econômica e Adequabilidade pela Instituição Financeira. Além da apresentação deste documento pela Proponente, devem ser apresentados outros documentos da instituição financeira que fará a assessoria na montagem financeira do empreendimento? Se a resposta for afirmativa, quais seriam estes documentos?

Resposta da Comissão de Outorga:

Deverá ser apresentado apenas o Anexo 14, juntamente com o Termo de Confidencialidade do Anexo 16, acompanhados de documentos que comprovem os poderes dos signatários.

Referência: Item 3.1 (ii) (b) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 3.1, (ii), (b), do Contrato de Subconcessão prevê que compreendem os bens integrantes da Subconcessão todos os bens da Ferrovia cuja posse foi transferida pela Interveniente Subconcedente à Subconcessionária. Neste sentido, para fins de apreciação entre todos os Proponentes, favor disponibilizar a lista de ativos que serão transferidos à Subconcessionária – especialmente os equipamentos

operacionais – com detalhes sobre a suas atuais condições. Ressalta-se que a disponibilização de lista com este conteúdo preservará e fomentará a transparência e a publicidade das informações da Subconcessão no certame, conforme determina o art. 14 da Lei 8.987/1995, bem como permitirá a devida precificação das propostas econômicas pelas licitantes.

Resposta da Comissão de Outorga:

Importante registrar que este ponto foi objeto de análise do Tribunal de Contas da União, que após minuciosa análise, decidiu por intermédio do item 9.3 do Acórdão 2195/2018, que a realização do inventário é uma condição prévia à celebração do contrato de subconcessão e à assunção da subconcessão, o que deverá ser providenciado pela Valec. Constitui o escopo do inventário, o levantamento e avaliação mínima, em termos de especificações técnicas e estado de conservação e operação do conjunto de bens a serem transferidos à futura Subconcessionária, em nível de detalhe adequado à complexidade e padronização dos bens que serão transferidos fazendo com o levantamento conste no contrato.

Referência: Item 3.1 (iii) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: No que tange aos vícios ocultos e ao Termo de Recebimento Provisório, o Contrato estabelece, na Cláusula 3.1 (iii), que a Subconcessionária tem prazo de 365 dias para reclamar formalmente sobre os vícios ocultos. Considerando que uma das formas de se avaliar a qualidade das estruturas se dá pela identificação do fabricante, questiona-se: quais são os fabricantes das obras de arte especiais de cada lote construtivo da Extensão Sul?

Resposta da Comissão de Outorga:

De fato, os estudos técnicos elaborados pela ANTT não mencionam os nomes das empresas responsáveis pela fabricação das Obras de Arte Especiais (OAE) da Extensão Sul. Porém, cumpre destacar, que as empresas responsáveis pela construção das OAE do

trecho ferroviário em questão foram contratadas, por meio de processos licitatórios promovidos pela Valec, cujo escopo e resultado podem ser obtidos na rede mundial de computadores, no sitio eletrônico da Valec: <http://www.valec.gov.br/a-valec/licitacoes-e-contratos/licitacoes>.

Referência: Item 3.1 (iii) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: No que tange aos vícios ocultos e ao Termo de Recebimento Provisório, o Contrato estabelece, na Cláusula 3.1 (iii), que a Subconcessionária tem prazo de 365 dias para reclamar formalmente sobre os vícios ocultos. Considerando que uma das formas de se avaliar a qualidade das estruturas se dá pela identificação do fabricante, questiona-se: quais são os fabricantes das obras de arte especiais de cada lote construtivo do Tramo Central?

Resposta da Comissão de Outorga:

De fato, os estudos técnicos elaborados pela ANTT não mencionam os nomes das empresas responsáveis pela fabricação das Obras de Arte Especiais (OAE) do Tramo Central. Porém, cumpre destacar, que as empresas responsáveis pela construção das OAE do trecho ferroviário em questão foram contratadas, por meio de processos licitatórios promovidos pela Valec, cujo escopo e resultado podem ser obtidos na rede mundial de computadores, no sitio eletrônico da Valec: <http://www.valec.gov.br/a-valec/licitacoes-e-contratos/licitacoes>

Referência: Item 3.1 (iii) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: No que tange aos vícios ocultos e ao Termo de Recebimento Provisório, o Contrato estabelece, na Cláusula 3.1 (iii), que a Subconcessionária tem prazo de 365 dias para reclamar formalmente sobre os vícios ocultos. Como é de conhecimento público, os dormentes de concreto por vezes podem apresentar problemas posteriores a esse prazo. Uma das formas de se avaliar a qualidade dos dormentes é pela identificação do fabricante. Assim, questiona-se: qual é o fabricante de dormentes de cada lote construtivo do Tramo Central da FNS?

Resposta da Comissão de Outorga:

De fato, os estudos técnicos elaborados pela ANTT não mencionam os nomes das empresas responsáveis pela fabricação de dormentes dos Lotes de construção da ferrovia. Porém, cumpre destacar que as empresas responsáveis pela construção dos dormentes da ferrovia foram contratadas, por meio de processos licitatórios promovidos pela Valec, cujo escopo e resultado podem ser obtidos na rede mundial de computadores, no sitio eletrônico da Valec: <http://www.valec.gov.br/a-valec/licitacoes-e-contratos/licitacoes>

Referência: Item 3.1 (iii) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: No que tange aos vícios ocultos e ao Termo de Recebimento Provisório, o Contrato estabelece, na Cláusula 3.1 (iii), que a Subconcessionária tem prazo de 365 dias para reclamar formalmente sobre os vícios ocultos. Em rápida inspeção ao trecho, autorizada pela Interveniente Subconcedente / ANTT, foi constatado número bastante expressivo de dormentes com diversas trincas, assim como marcação nos mesmos para fins de contagem de dormentes danificados pela Interveniente Subconcedente. Considerando que o item em questão é de elevado valor, dada a grande quantidade de dormentes, e com vistas a manter a maior equalização de informações possível junto aos interessados na Subconcessão, solicita-se informação precisa sobre a quantidade de dormentes danificados já identificados pela Interveniente Subconcedente.

Resposta da Comissão de Outorga:

O Anexo 18 do Edital apresenta todos os passivos construtivos, ambientais e invasões de faixa de domínio, de conhecimento da ANTT e da Interveniente Subconcedente, inclusive os dormentes com problemas. Adicionalmente, cumpre destacar que por meio do Comunicado Relevante nº 05/2019, foi oportunizado a todos os interessados o acesso à infraestrutura ferroviária existente.

Referência: Item 3.1 (vii) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 3.1, (vii) dispõe que a Subconcessionária se obriga, no prazo de 365 dias, contados a partir da Data de Assunção, a realizar o inventário dos Bens da Subconcessão e mantê-lo devidamente atualizado, anualmente. Neste sentido, o Termo de Recebimento Provisório, conforme prevê a Cláusula 3.1 (iii), deve conter o inventário inicial, que listará de maneira exaustiva os bens a serem transferidos pela Interveniente Anuente à Subconcessionária, correto?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, está correto o entendimento. O inventário dos bens vinculados à subconcessão será elaborado pela Valec e entregue à Subconcessionária junto com o Termo de Recebimento Provisório, conforme se depreende das subcláusulas 1.1(zz) e 3.1(iii).

Referência: Item 3.2 (iii) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: De acordo com a subcláusula 3.2 (iii) da minuta de Contrato de Subconcessão, todos os bens da subconcessão ou investimentos neles realizados deverão ser integralmente depreciados e amortizados pela Subconcessionária no prazo da Subconcessão. Para que tal disposição contratual possa ser atendida, eventuais investimentos em bens reversíveis realizados pela Subconcessionária durante os anos finais da concessão precisarão passar por depreciação e amortização antecipadas. Contudo, tais procedimentos não constam do Manual de Contabilidade da ANTT. Ademais, a Resolução ANTT nº 4.540, que regulamenta as taxas de depreciação e de amortização anuais para os ativos das concessionárias verticais, veda o cálculo da depreciação acelerada, exceto em caso de depreciação acelerada incentivada. Nesse sentido, favor esclarecer se haverá indenização em favor da Subconcessionária pelo valor residual da base de ativos, nos termos do art. 36 da Lei nº 8.987/1995. Em caso negativo, entende-se que a amortização e depreciação integrais dos bens da Subconcessão adquiridos nos anos finais do Contrato deverão ocorrer de maneira acelerada, no último ano da Subconcessão. Está correto o entendimento? Favor especificar a metodologia de depreciação a ser adotada, bem como sua base legal e regulamentar.

Resposta da Comissão de Outorga:

Pelos excertos oferecidos pela Consulente, parece tratar-se de consulta acerca da depreciação ou amortização “societária” dos Bens da Concessão. Pois bem, inicialmente, destacamos que de fato, não haverá qualquer indenização à Subconcessionária pelos Bens da Subconcessão, quando do advento do termo contratual. Nas demais hipóteses de extinção, eventual indenização pelos Bens Reversíveis será devida, nos termos das subcláusulas 36.2(i), 37.2(i), 38.4(i), 39.2(i) e 40.2(i) e 41.2.

Avançando à metodologia para a depreciação dos Bens da Concessão, para os estudos indicativos, foram adotados os prazos da Resolução ANTT nº 4.540/2014, para a depreciação societária dos investimentos em *capex*, sendo que na hipótese de haver valor residual de algum dos bens no último ano do modelo (ano 30), realizou-se a baixa do valor residual desse ativo.

A baixa do valor residual está amparada em procedimentos estabelecidos nas Técnicas de Funcionamento para a Depreciação Acumulada de Bens Operacionais Próprios ou da Amortização Acumulada de Bens Intangíveis, tratados às fls. 135 e 145 da 3ª Edição do Manual de Contabilidade da ANTT, aprovado pela Resolução ANTT nº 5.402/2017.

Vale lembrar, contudo, que o fluxo de caixa foi adotado para o fim estrito de valoração da outorga mínima a ser exigida na Licitação, não guardando qualquer vinculação para fim de reequilíbrio econômico-financeiro. Dessa forma, deverá a Subconcessionária, ao longo da execução do Contrato, observar os normativos afetos à depreciação e amortização societárias dos Bens da Concessão, nos termos da regulamentação específica da ANTT.

Referência: Item 4.1 (iii) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 4.1, (iii), prevê que a Subconcessionária deverá, às suas expensas, cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a se exigidas pelos órgãos ambientais. Neste sentido, a lista das condicionantes a ser considerada para elaboração da proposta econômica é a apresentada no Caderno de Meio Ambiente?

Resposta da Comissão de Outorga:

O Caderno de Meio Ambiente apresentou a Licença de Operação (LO) nº 1.240/2014 para o trecho ferroviário compreendido entre Porto Nacional (TO) e Anápolis (GO), bem como a Licença de Instalação (LI) nº 1.152/2017 para o trecho ferroviário compreendido entre Ouro Verde de Goiás (GO) e Estrela d`Oeste (SP). As Tabelas 1 e 2 do Caderno de Meio Ambiente apresentam a situação das condicionantes referentes à LO e à LI, respectivamente. Assim, a lista das condicionantes já existentes a ser considerada para elaboração da proposta econômica é aquela apresentada no Caderno de Meio Ambiente. Contudo, há de se ressalvar que os estudos técnicos realizados pela ANTT são indicativos e, nos termos da subcláusula 4.1(iii), a Subconcessionária é responsável por “*cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, e arcar com os custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros*”.

Referência: Itens 4.2 e 4.3 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: Diante das condicionantes ambientais impostas à Subconcessionária na Cláusula 4 do Contrato de Subconcessão, bem como para preservar e fomentar a transparência e a publicidade do certame, nos termos do art. 14 da Lei 8.987/1995, os documentos relacionados abaixo, a serem considerados para elaboração da proposta econômica das licitantes, são os apresentados no Caderno de Meio Ambiente? (i) cópias das licenças e autorizações ambientais existentes relativas aos trechos objeto da Subconcessão, mencionados nas Cláusulas 4.2 e 4.3; (ii) informação sobre a vigência, validade, suspensão ou cancelamento das licenças ambientais referidas nas Cláusulas 4.2 e 4.3; e (iii) informação sobre quais das condicionantes ambientais existentes (a) já foram cumpridas, (b) ainda não foram cumpridas, ou (c) foram eventualmente descumpridas.

Resposta da Comissão de Outorga:

Para a elaboração da proposta econômica, recomenda-se que as proponentes considerem as condicionantes apresentadas no Caderno de Meio Ambiente, bem como a situação (se atendida ou não, se cumpridas ou não) de cada uma delas, conforme as informações dispostas nas Tabelas 1 e 2, do respectivo Caderno. As cópias das licenças ambientais

emitidas pelo órgão ambiental estão disponíveis nos Anexos 2 e 3 do Caderno de Meio Ambiente. Informa-se que a Licença de Operação (LO) nº 1.240/2014, assinada pela Presidente do IBAMA em 08/05/2014, foi emitida com validade de 4 (quatro) anos, a contar da data de sua assinatura. Registre-se ainda que essa LO se encontra válida, tendo em vista que o pedido de renovação, formulado pela Valec, foi protocolado no IBAMA, por meio do Ofício nº 4.996/2017SUAMB e, nos termos da legislação vigente, a licença fica prorrogada automaticamente, até a manifestação do órgão ambiental. Já a Licença de Instalação (LI) nº 1.152/2017, assinada em 06/04/2017, foi emitida com validade de 4 (quatro) anos, a contar da data de sua assinatura, de forma que a LI se encontra vigente. Contudo, há de se ressalvar que os estudos técnicos realizados pela ANTT são indicativos e, nos termos da subcláusula 4.1(iii), a Subconcessionária é responsável por *"cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, e arcar com os custos das decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros."*

Referência: Item 4.3 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: Favor esclarecer se a Licença de Instalação nº 1.152/2014 do IBAMA, relativa ao trecho compreendido entre Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d'Oeste/SP, é passível de renovação.

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, a Licença de Instalação nº 1.152/2014 é passível de renovação, desde que atendida a legislação aplicável. Cumpre destacar que nos termos da subcláusula 4.1(iii), a Subconcessionária é responsável por *"cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, e arcar com os custos das decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros."*

Referência: Item 4.5 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: Favor esclarecer se os Projetos elaborados pela Interveniente Subconcedente serão disponibilizados antes da data de entrega dos

envelopes. Em caso positivo, favor indicar a data e o endereço eletrônico em que serão disponibilizados.

Resposta da Comissão de Outorga:

A Comissão de Outorga, por meio do Comunicado Relevante nº 05/2019, informou a todos os interessados em obter acesso aos projetos elaborados pela VALEC e entregues à ANTT, o local e o período para obtenção de cópias dos projetos. Foi informado também, que o interessado deverá levar mídia digital, com capacidade de memória de 41 GB (quarenta e um gigabytes), na sede da ANTT, para a realização das cópias. Assim, foi oportunizado a todos os interessados acesso aos projetos, antes da data de entrega dos envelopes.

Referência: Item 4.5 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 4.5 do Contrato dispõe que “A Subconcessionária terá o prazo de até 90 (noventa) dias, contados a partir da Data de Assunção, para solicitar à ANTT modificações nos Projetos elaborados pela Interveniente Subconcedente para a conclusão das obras da Extensão Sul”. Considerando que o dispositivo trata apenas da modificação dos projetos já elaborados pela Interveniente Subconcedente, questiona-se: todos os projetos da Extensão Sul já foram aprovados pela ANTT? Em caso negativo, quais obras remanescentes da Extensão Sul ainda não tiveram projetos aprovados pela ANTT?

Resposta da Comissão de Outorga:

Os projetos das obras remanescentes da Extensão Sul não foram autorizados pela ANTT. Nenhuma obra descrita no Plano de Investimentos teve seu respectivo projeto autorizado pela Agência, o que deverá ser providenciado pela Subconcessionária, nos termos da subcláusula 4.5.

Referência: Item 4.5 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: O item 4.5 estabelece que “A Subconcessionária deverá elaborar e apresentar para apreciação da ANTT todos os Projetos necessários para a execução do Plano de Investimentos, contido no Caderno de Obrigações”. Contudo, considerando que as obras remanescentes da Extensão Sul estão em andamento, entende-se que já existem projetos para tais obras, de responsabilidade da Interveniente Subconcedente. Está correto o entendimento? Além disso, considerando o disposto na Cláusula 4.5 (i), entende-se que a responsabilidade da Subconcessionária se limita à apresentação de propostas de modificações aos Projetos elaborados pela Interveniente Subconcedente. Está correto o entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Em relação à primeira indagação, sim, o entendimento está correto. Há projetos, elaborados pela Interveniente Subconcedente, referente às obras remanescentes da Extensão Sul, os quais foram disponibilizados aos interessados, por meio do Comunicado Relevante nº 05/2019. Quanto à segunda, não. A responsabilidade da Subconcessionária não se limita a submeter eventuais modificações nos Projetos elaborados pela Interveniente Subconcedente. Nos termos da subcláusula 4.5, a Subconcessionária deverá elaborar e apresentar, para apreciação da ANTT, todos os projetos necessários à consecução do Plano de Investimento, inclusive as obras remanescentes da Extensão Sul.

Referência: Item 5.1 (v) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 5.1, (v) dispõe que se excetuam das obrigações de desapropriação da Subconcessionária as áreas e imóveis localizados no traçado da Ferrovia e na faixa de domínio cuja situação fundiária estiver irregular na Data de Assunção. Entretanto, o Edital, o Contrato de Subconcessão e seus respectivos anexos não oferecem quaisquer detalhes adicionais acerca das Desapropriações. Neste sentido, a ausência de informações implica risco relevante às proponentes, principalmente em termos de extensão do risco relativo a desapropriações no âmbito do projeto, dificultando sobremaneira a elaboração da proposta econômica por eventuais interessados. Desta forma, para que possam ser devidamente mensurados os riscos a que as proponentes estão sujeitas, entendemos ser necessária a disponibilização de documentação listando e

descrevendo os imóveis a serem desapropriados, incluindo os processos desapropriatórios em andamento. A disponibilização dos documentos em questão preservará e fomentará a transparência e a publicidade do certame, assim como exige o art. 14 da Lei 8.987/1995, bem como permitirá a devida precificação de propostas econômicas pelas licitantes.

Resposta da Comissão de Outorga:

A Subconcessionária não é responsável por desapropriar áreas que são objeto de processos judiciais em andamento, cujo dever é da Interveniente Subconcedente. Acredita-se que o indicativo dos eventuais processos judiciais em andamento possa ser melhor obtido pela consultante através do sítio eletrônico do Tribunal Regional Federal, utilizando-se da denominação Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. em sua busca por resultados.

Referência: Item 5.2 (i) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: De acordo com o dispositivo em referência, a Subconcessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio. Não obstante, o Edital não fornece qualquer arquivo que demonstre, de maneira precisa, qual é a faixa de domínio ao longo de todo o trecho da Ferrovia. Assim, solicita-se a disponibilização de arquivo em formato Kmz que indique a faixa de domínio de todo o trecho da Ferrovia.

Resposta da Comissão de Outorga:

Os projetos elaborados pela Interveniente Subconcedente foram disponibilizados aos interessados, por intermédio do Comunicado Relevante nº 05/2019, de onde é possível obter o Projeto Geométrico e, consequentemente, a faixa de domínio da ferrovia.

Referência: Item7.1 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 7.1 prevê que a ANTT poderá determinar, de forma unilateral, a realização de Investimentos Adicionais, conforme condições e limitações a serem definidas em ato específico. Entendemos que o ato específico referido será divulgado no curso da licitação. Este entendimento está correto? A divulgação é

fundamental para que os licitantes tenham maior clareza sobre as condições do certame e sobre os riscos atrelados à contratação, o que lhes permitirá formular propostas econômicas mais competitivas e aderentes à realidade.

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está equivocado. Os Investimentos Adicionais, nos termos da definição da subcláusula 1.1(i)(y) são “*obras, atividades e serviços não previstos no Caderno de Obrigações, mas que venha a ser considerados necessários para a adequada prestação do serviço, mediante solicitação ou autorização da ANTT*”. Resta garantido o direito de reequilíbrio do contrato de subconcessão, tendo em vista que, conforme a subcláusula 27.2(ix), o risco de realização de Investimentos Adicionais foi alocado ao Poder Concedente. Desta forma, caso o evento aconteça, isto é, a solicitação ou autorização para a realização de Investimentos Adicionais, a Subconcessionária fará jus a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, por meio da Revisão Extraordinária, conforme a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, especificada no Anexo 3 do contrato de subconcessão.

Referência: Item 10.2 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 10.2 do Contrato de Subconcessão prevê que a Subconcessionária deverá apresentar à ANTT cópia autenticada dos contratos de financiamento que venha a celebrar, e de documentos representativos dos títulos e valores mobiliários que venha a emitir para a obtenção de recursos para a exploração da Subconcessão, nos quais foram oferecidos em garantia direitos emergentes da Subconcessão, bem como quaisquer alterações a esses instrumentos, no prazo de 30 (trinta) dias da data de sua assinatura ou emissão, conforme o caso. Neste sentido, entendemos que a exigência de apresentação de cópias à ANTT não se aplica aos contratos de financiamento sem garantia de direitos emergentes da Subconcessão. Este entendimento está correto?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, esse entendimento está correto. Não há a exigência de apresentação à ANTT de cópias dos contratos de financiamento, sem garantia de direitos emergentes da Subconcessão.

Referência: Item 10.4 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 10.4 do Contrato de Subconcessão prevê que, mediante prévia e expressa autorização da ANTT, a Subconcessionária poderá dar em garantia ou contra garantia, nas operações de crédito vinculadas ao cumprimento das obrigações do Contrato, os direitos emergentes da Subconcessão. Neste sentido, favor informar se há possibilidade da constituição de outras garantias (v.g., alienação fiduciária de ações da SPE) sem a prévia e expressa autorização da ANTT?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não há a possibilidade de constituição de outras garantias decorrentes de direitos emergentes, sem anuênciia prévia da ANTT, pois conforme assente na subcláusula 10.4(i), considera-se direitos emergentes inclusive, mas não se limitando: as receitas decorrentes do pagamento da Tarifa de Transporte, da exploração das Operações Acessórias, da exploração dos projetos associados, das indenizações devidas em virtude do Contrato e ações representativas de seu Controle.

Referência: Item 10.7 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 10.7 prevê que a Subconcessionária poderá prestar garantias, para assegurar obrigações financeiras assumidas por sua(s) controladora(s) ou por sua(s) coligada(s). Assim, podemos considerar como “controladoras” as companhias que detêm participação direta ou indireta na Subconcessionária, conforme racional do Item 1.1 (Definições), (k) e (l) do Contrato de Subconcessão? Além disso, favor esclarecer se tais garantias mencionadas na Cláusula 10.7 do Contrato de Subconcessão poderão ser prestadas independentemente de anuênciia prévia da ANTT.

Resposta da Comissão de Outorga:

O conceito de Controladora a ser aplicado para a subcláusula 10.7 é aquele constante da subcláusulas 1.1(k) do Contrato. Na hipótese de a Subconcessionária garantir a Controladora ou coligada, deverá obter anuênciam prévia da ANTT, sendo indispensável que a integralidade dos recursos financeiros captados seja imediatamente destinada à Subconcessionária para a adequada prestação do serviço objeto da Concessão.

Referência: Item 12.3 (ii) (e)

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 12.3, (ii), (e), dispõe que é dever da Subconcessionária obter a autorização de abertura de tráfego, a ser emitida pela ANTT, paralelamente à conclusão das obras da Extensão Sul. Sobre esta questão o Tribunal de Contas da União (“TCU”) no Relatório de Acompanhamento referente ao processo administrativo TC 026.071/2017-7, que analisou o processo de outorga da presente Subconcessão, entendeu que o início das operações ferroviárias depende de uma série de procedimentos, na seguinte ordem: (i) entrega das obras pela Interveniente Subconcedente, após a conclusão dos contratos de construção e a emissão dos respectivos termos de recebimento das obras; (ii) a conclusão das obras a cargo da Subconcessionária; a emissão da Licença de Operação pelo órgão ambiental; (iii) emissão da autorização de tráfego pela ANTT; (iv) recebimento das obras sob responsabilidade da Interveniente Subconcedente pela Subconcessionária. Neste sentido, entendemos que a autorização de abertura de tráfego pode ser emitida, na medida que as obras de determinado trecho forem concluídas, independentemente da finalização completa das obras da Extensão Sul. Assim a Subconcessionária poderia obter a autorização de abertura de tráfego para o trecho sob a sua responsabilidade, sem depender da entrega das obras a cargo da Interveniente Subconcedente. Este entendimento está correto?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, o entendimento está correto. É certo que o início das operações ferroviárias na Extensão Sul depende de uma série de procedimentos. Registre-se que a ANTT já emitiu autorização para abertura de tráfego do trecho ferroviário compreendido entre Porto

Nacional (TO) e Anápolis (GO). Isso posto, é possível obter autorização de abertura de tráfego para trechos ferroviários, à medida que estiverem aptos ao tráfego de veículos ferroviários, independentemente da conclusão de toda a Extensão Sul da ferrovia.

Referência: Item 12.3 (ii) (cc) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 12.3 (ii), (cc), prevê a obrigação da Subconcessionária referente ao seu registro como companhia de capital aberto junto à CVM, em até 3 (três) anos da Data de Assunção, mantendo tal condição durante todo o prazo da Subconcessão. Entendemos que a obrigação de registro poderá ser cumprida pela Subconcessionária ou por suas controladoras diretas e indiretas. Tal entendimento está correto?

Resposta da Comissão de Outorga:

A obrigação de registro deverá ser cumprida estritamente pela Subconcessionária.

Referência: Item 12.3 (ii) (gg) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 12.3, (ii), (gg), dispõe que é dever da Subconcessionária sanar eventuais vícios ou defeitos relacionados às obras recebidas da Interveniente Subconcedente, que as tornem impróprias ao uso a que se destinam, ou lhes diminuam o valor, excetuados os vícios ocultos. Neste sentido, em linha com a Cláusula 3.1, (iii), (d), entendemos que, além dos vícios ocultos, as inconformidades técnicas são também excetuadas, desde que reclamadas tempestivamente. O entendimento está correto?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está incorreto. A exceção ao dever de sanar eventuais vícios ou defeitos relacionados às obras recebidas da Interveniente Subconcedente aplica-se somente aos vícios ocultos. Nesse sentido, é dever da Subconcessionária sanar vícios e defeitos em decorrência de inconformidades técnicas relacionadas às obras recebidas da Interveniente Subconcedente, não fazendo jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Referência: Item14.1 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: De acordo com a cláusula 14.1 do Contrato, durante todo o período da Subconcessão, a Subconcessionária deve destinar recursos anualmente a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico. Considerando que a data prevista para assinatura do contrato, nos termos do item 16 da tabela constante do item 16.1 do Edital, é 10.07.2019, e que a cláusula 14.1 do Contrato determina que a destinação dos recursos dar-se-á em periodicidade anual, entendemos que a obrigação terá início no ano de 2020. Está correto o entendimento? Em caso negativo, entendemos que eventual valor a ser dispendido no ano de 2019 será proporcional ao período restante do exercício. Está correto o entendimento? Ainda, favor esclarecer de que maneira será definido o escopo dos projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico a serem custeados pela Subconcessionária.

Resposta da Comissão de Outorga:

A obrigação terá início com a Data de Assunção. A anualidade mencionada no Contrato, para fim de utilização do recurso para o desenvolvimento tecnológico é contada da Data de Assunção, e não em função do exercício social. Assim, admitindo-se a assinatura do Contrato em 10/07/2019, deverá a Subconcessionária utilizar o recurso em até 1 (um) ano contado daquela data. O escopo dos projetos e estudos será proposto pela Subconcessionária e autorizado pela ANTT, sem prejuízo da edição de regulamentação específica sobre a matéria.

Referência: Item 15.1 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: De acordo com a cláusula 15 do Contrato, durante todo o período da Subconcessão, a Subconcessionária deve destinar recursos anualmente a projetos que visem à preservação da memória ferroviária. Considerando que a data prevista para assinatura do contrato, nos termos do item 16 da tabela constante do item 16.1 do Edital, é 10.07.2019, e que a cláusula 15.1 do Contrato determina que a destinação dos recursos dar-se-á em periodicidade anual, entendemos que a obrigação terá início no ano de 2020. Está correto o entendimento? Em caso negativo, entendemos que

eventual valor a ser dispendido no ano de 2019 será proporcional ao período restante do exercício. Está correto o entendimento? Ainda, favor esclarecer de que maneira será definido o escopo dos projetos que visem à preservação da memória ferroviária a serem custeados pela Subconcessionária.

Resposta da Comissão de Outorga:

A obrigação terá início com a Data de Assunção. A anualidade mencionada no Contrato, para fim de utilização do recurso para a memória ferroviária é contada da Data de Assunção, e não em função do exercício social. Assim, admitindo-se a assinatura do Contrato em 10/07/2019, deverá a Subconcessionária utilizar o recurso em até 1 (um) ano contado daquela data. O escopo dos projetos e estudos será proposto pela Subconcessionária e autorizado pela ANTT, sem prejuízo da edição de regulamentação específica sobre a matéria.

Referência: Item 23.3 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 23.3 do Contrato de Subconcessão dispõe sobre regras aplicáveis à Revisão Extraordinária. Neste sentido, caso a Subconcessionária pleiteie a revisão extraordinária, qual seria o prazo de resposta da ANTT? A título de exemplo, veja que a Cláusula 6.27 da Minuta do Contrato de Concessão, referente ao Edital do Leilão nº 01/2018 publicado pela ANAC – concessão dos aeroportos dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste –, prevê que o procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverá ser concluído em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias.

Resposta da Comissão de Outorga:

O Contrato não dispõe de prazo para resposta à eventual pedido de Revisão Extraordinária, contudo, a fim de promover celeridade ao cálculo do reequilíbrio, estabelece em seu Anexo 3 que os dados de demanda, custos e investimentos necessários à elaboração do fluxo de caixa marginal, sejam apresentados pela Subconcessionária. Deve-se mencionar ainda, que independentemente da celeridade com que a análise ocorra,

os reflexos no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato somente serão sentidos na data-base estipulada para o próximo reajuste, conforme subcláusula 23.4(i). Isso é muito importante, pois garante anualidade aos eventos financeiros do Contrato.

Referência: Item 23.3 (i) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 23.3, (i), prevê que a Revisão Extraordinária é o reequilíbrio econômico-financeiro da Subconcessão, na ocorrência de risco cuja responsabilidade foi atribuída ao Poder Concedente, nos termos da Cláusula 27.2. Entretanto, na hipótese em que o Poder Concedente pretenda reequilibrar o Contrato de Subconcessão, qual seria o procedimento a ser adotado em seu favor?

Resposta da Comissão de Outorga:

O reequilíbrio não tem o condão de favorecer nenhuma das partes, mas de garantir a justaposição de encargos e benefícios definidos a partir de uma matriz objetiva de riscos. Dessa forma, ao tomar conhecimento da ocorrência de quaisquer dos riscos relacionados na subcláusula 27.2, independentemente do resultado (favorável ou desfavorável) ou de provocação da Subconcessionária, a ANTT promoverá a revisão extraordinária do Contrato.

Referência: Item 30.3 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 30.3 do Contrato de Subconcessão determina que a Subconcessionária não poderá, durante o prazo da Subconcessão, reduzir o seu capital social integralizado, sem a prévia e expressa autorização da ANTT. Diante do racional desta cláusula, entendemos que não seria necessária a prévia e expressa anuênciada ANTT, desde que mantido o capital social mínimo, conforme previsto na Cláusula 30.1. Nossa entendimento está correto?

Veja-se que, na atual licitação para concessão de aeroportos federais (Edital do Leilão 01/2018), a concessionária apenas necessitará de aprovação para redução de capital social caso a redução implique em diminuição dos valores mínimos previstos contratualmente (cl. 3.1.51).

Ainda, favor esclarecer se é necessária a anuênciam prévia da ANTT para qualquer alteração ou modificação do estatuto social da SPE.

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. A Adjudicatária deverá comprovar a integralização de capital mínimo de R\$ 90 milhões na SPE para a assinatura do Contrato, conforme item 21.1(ii) do Edital. A nominada SPE no Edital, mediante a assinatura do Contrato, chama-se Subconcessionária, a qual nasce com capital social integralizado de R\$ 90 milhões. Conforme disposto na subcláusula 30.1 e 30.2 do Contrato, a Subconcessionária deverá integralizar mais R\$ 90 milhões, devidamente reajustados, em até 1 ano contado da Data de Assunção. Portanto, tem-se um capital mínimo integralizado de R\$ 180 milhões. Portanto, a anuênciam seria necessária apenas para reduções que tornassem o capital social total integralizado inferior a R\$ 180 milhões, devidamente reajustados nos termos da subcláusula 30.2, desde que essa redução respeite o disposto na subcláusula 30.4.

Referência: Item 30.4 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 30.4 do Contrato de Subconcessão dispõe sobre a obrigação da Subconcessionária manter, durante todo o prazo da Subconcessão, patrimônio social líquido mínimo equivalente a 1/3 (um terço) do seu capital social integralizado no exercício social anterior. Da leitura desta cláusula, entendemos que a intepretação correta seria a de que o patrimônio líquido mínimo deve equivaler à terça parte do valor total do capital social já integralizado no exercício social anterior. Está certo este entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está parcialmente correto, motivo pelo qual segue devidamente ajustado. A intepretação correta é a de que o patrimônio líquido deve equivaler a, no mínimo, a terça parte do valor total do capital social já integralizado no exercício social anterior.

Por óbvio que tal regra não permite que a Subconcessionária realize, portanto, sucessivas reduções no capital social total integralizado, afinal, qualquer redução necessitaria de anuênciam da ANTT.

Referência: Item 33.2 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 33.2 da minuta de Contrato estabelece que eventual intervenção na Subconcessão será realizada por meio de ato da ANTT. Contudo, a Lei nº 8.987/1995 prevê, em seu art. 32, parágrafo único, que a intervenção far-se-á por decreto do poder concedente. Considerando que a União figura como contratante no âmbito da Subconcessão, entendemos que em caso de intervenção, será necessária a edição de decreto federal. Está correto o entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. O termo "ato" da subcláusula 32.2 é utilizado de forma genérica, e não conflita com a redação do art. 32, parágrafo único, da Lei n. 8.987/95. Ademais, importa esclarecer que os contratos de concessão de outros setores de infraestrutura, como o aeroportuário, também preveem a decretação de intervenção pela Agência Reguladora, representante do Poder Concedente, conforme também se verifica no presente caso.

Referência: Item 34.2 (i) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 34.2, (i), prevê que, no caso de bens arrendados ou locados pela Subconcessionária – bens integrantes da Subconcessão, conforme Cláusula 3.1 (ii), (c), do Contrato de Subconcessão –, necessários para a operação e manutenção da Ferrovia, a Interveniente Subconcedente poderá, a seu exclusivo critério, suceder a Subconcessionária nos respectivos contratos de arrendamento ou locação de tais bens. Considerando que a inclusão de tal prerrogativa da VALEC nos contratos de locação e arrendamento de bens a serem firmados pela Subconcessionária os onerará de forma demasiada, solicitamos indicação precisa de quais bens estariam englobados na prerrogativa da Interveniente Subconcedente, por meio da disponibilização de lista taxativa.

Resposta da Comissão de Outorga:

Neste caso, a previsão de a Interveniente Subconcedente suceder a Subconcessionária nos contratos de arrendamento ou locação de bens arrendados ou locados pela Subconcessionária busca resguardar o princípio da continuidade da prestação do serviço, no caso de extinção da subconcessão. Nesse caso, a indicação dos bens indispensáveis à prestação do serviço será efetuada pela ANTT quando da extinção da subconcessão. Não é adequado estabelecer, neste momento, uma lista taxativa dos bens arrendados ou locados pela Subconcessionária, pois variáveis como marco regulatório, mudanças tecnológicas, origem e destino de cargas e competitividade entre modais de transporte, podem inferir nas decisões dos bens que serão declarados reversíveis pelo poder concedente.

Referência: Item 37.3 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 37.3 do Contrato de Subconcessão dispõe sobre a metodologia do cálculo do valor da indenização dos bens não amortizados no caso de caducidade da Subconcessão. De todo modo, a cláusula não expõe detalhes sobre quais são as regras contábeis para se apurar os valores das demonstrações contábeis da Subconcessionária, bem como não há clareza sobre a metodologia aplicável ao cálculo do valor da indenização. Desta forma, favor esclarecer e dar mais detalhes sobre a metodologia de cálculo e as regras de contabilidade pertinentes para a devida apuração do valor da indenização, nos termos da Cláusula 37.3 do Contrato de Subconcessão.

Resposta da Comissão de Outorga:

Significa que a indenização dos Bens Reversíveis, na hipótese de caducidade da subconcessão, se dará pelo seu valor residual contábil, constantes dos registros contábeis da Subconcessionária. Esse valor residual, de caráter societário, deverá proceder da correta contabilização e aplicação das taxas de depreciação e amortização estabelecidas na Resolução ANTT nº 4.540/2014 e na 3^a Edição do Manual de Contabilidade da ANTT, ou outro normativo que venha a substituí-los.

Referência: Itens 14, 15 e 19 do Contrato

Esclarecimentos solicitados: O Edital prevê a aplicação de encargos pela Agência, desde o primeiro ano, porém, a ferrovia será operacional no ano 3, após a data da

assunção. Pergunta-se: Não serão aplicados os encargos previstos para à Agência a partir do ano 1? Exemplo: taxa de fiscalização, memória ferroviária, etc

Resposta da Comissão de Outorga:

Além da ferrovia apresentar-se plenamente operacional, com exceção de sua Extensão Sul, os encargos mencionados, sem prejuízo dos outros tratados no Contrato e seus anexos, tornam-se exigíveis a partir da Data de Assunção.

Referência: 6.3.4 do Caderno de Meio Ambiente

Esclarecimentos solicitados: Este item menciona que foram levantadas 530 invasões de faixa de domínio. Deste montante, quantas ações foram ajuizadas pela Subconcedente? É possível fornecer uma lista com o número e andamento desses processos? Há um cadastro detalhado dessas invasões? Foi constatada ocupações por comunidades carentes que demandarão reassentamento?

Resposta da Comissão de Outorga:

O Anexo 18 do edital apresenta todos os passivos construtivos, ambientais e invasões de faixa de domínio, de conhecimento da ANTT e da Interveniente Subconcedente, de onde é possível conhecer o cadastro das 530 invasões da faixa de domínio identificadas, bem como aquelas que resultaram em ações na esfera judicial e se estão habitadas ou não.

Referência: Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos do Caderno de Engenharia e Anexo VII Capex - FNS - Pós TCU

Esclarecimentos solicitados: Favor esclarecer quais são os quantitativos detalhados de materiais e serviços de cada item da planilha constante da aba “MC Obras Remanescentes Valec”, constante do documento “Anexo VII Capex - FNS - Pós TCU”.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-

MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos de materiais e serviços. Contudo, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica.

Referência: Item 6, Tabela 8, Volume I: Memorial Descritivo, Caderno de Engenharia

Esclarecimentos solicitados: A Tabela 9 do item em referência informa que o Saldo Contratual reajustado do Lote 1S é de R\$119.125.420. Não obstante, a Tabela 10 indica o valor de R\$103.728.994,75. Favor esclarecer a que se refere a diferença a maior do valor apresentado na Tabela 9.

Resposta da Comissão de Outorga:

A informação da Tabela 9 é resultado da manifestação do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), acerca das diretrizes para a subconcessão da Ferrovia Norte Sul Tramo Central, datada de julho de 2018. Em setembro de 2018, o MTPA revisou as diretrizes e indicou o valor das obras remanescentes, inclusive do Lote 1S, cuja composição é informada na Tabela 10. O Caderno de Engenharia (Vol I) buscou descrever a metodologia, os resultados da estimativa do valor dos investimentos, bem como o histórico do processo. Assim, a diferença entre as informações das Tabelas 9 e 10 evidenciam a evolução histórica na definição do orçamento das obras.

Referência: Item 7, Tabela 10, Volume I: Memorial Descritivo do Caderno de Engenharia

Esclarecimentos solicitados: A previsão de Capex para as obras remanescentes do Lote 5S considera apenas a implantação de superestrutura e ponte do Rio Grande. Contudo, conforme Diagrama Geral de Obras do Anexo I do Caderno de Engenharia, existem diversas outras obras de arte especiais que carecem de serviços adicionais. Favor esclarecer se a responsabilidade pela finalização de tais obras de arte especiais recairá sobre a Interveniente Subconcedente. Além disso, questiona-se: qual é o cronograma de

finalização das obras de arte especiais do Lote 5S, visto que, em dezembro de 2018, ainda não estavam concluídas? Qual é o percentual de avanço físico das obras de arte especiais do Lote 5S?

Resposta da Comissão de Outorga:

De fato, há um conjunto de intervenções a serem efetuadas na superestrutura e infraestrutura ferroviária do lote 5S, cuja responsabilidade pela execução foi dividida entre a Subconcessionária e a Interveniente Subconcedente. Nos termos do Caderno de Obrigações, no que se refere ao Lote 5S, compete à subconcessionária a execução dos serviços de superestrutura e a conclusão da ponte sobre o Rio Grande (Apêndice A, 4.17(iv), do Caderno de Obrigações), ao passo que a Interveniente Subconcedente deverá executar todas as obras de infraestrutura (Apêndice E, 8.1(ii)). Uma vez que as Obras de Arte Especiais (OAE) integram a infraestrutura ferroviária, resta cristalino que a responsabilidade pela conclusão das OAE's do Lote 5S é da Interveniente Subconcedente. O prazo de finalização das obras é aquele informado no Apêndice E, item 8.2, ou seja, 30 de junho de 2019. O percentual de avanço físico das obras de arte especiais é apresentado no Anexo I do Caderno de Engenharia, Volume I, de onde é possível aferir o percentual de avanço físico de cada OAE, na data de junho de 2018.

Referência: Item 4.1.7, Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos do Caderno de Engenharia

Esclarecimentos solicitados: O Volume II do Caderno de engenharia aponta no item 4.1.7 que os valores informados para conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA são os saldos dos seus contratos de execução, considerando serviços e materiais. Contudo, não há informações suficientes para a adequada compreensão do escopo de serviços. Os diagramas gerais de obra fornecidos no Anexo I do Caderno de Engenharia – Volume I, são pouco detalhados e deixam de indicar alguns serviços (tais como Serviços Preliminares, Revestimento Vegetal, Drenagem, Obras de Arte Corrente, Obras Complementares, Lastreamento da 1^a e 2^a Camada, Nivelamento do 1º e 2º Levante, Soldagem, Alívio de Tensão e Acabamento Final), o que acaba por dificultar a adequada compreensão do escopo de serviços. Também não foi possível compreender com clareza o que será disponibilizado em termos de materiais. Ademais, verificamos discrepâncias em

relação ao saldo dos contratos, levando-se em consideração os preços médios de mercado da metodologia SICRO. Dessa forma, com base nas informações disponibilizadas, ainda restam dúvidas sobre o escopo dos serviços a serem executados. Nesse sentido, favor especificar o quantitativo de serviços e materiais faltantes para a execução das obras remanescentes dos Lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA.

Resposta da Comissão de Outorga:

Tendo em vista que a metodologia utilizada para estimar o valor dos investimentos das obras remanescentes da Extensão Sul consistiu em apurar o saldo dos contratos da Interveniente Subconcedente, não há como indicar os quantitativos exatos de materiais e serviços dos Lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA. Contudo, as informações apresentadas pela Agência, especialmente, Os Diagramas Gerais das Obras, contidos no Anexo I do Caderno de Engenharia, Volume I, apresentam, de forma geral, o estágio de execução dos lotes, incluindo os elementos mais relevantes, como a via permanente da linha principal, dos pátios e as Obras de Arte Especiais (OAE). Adicionalmente, informa-se que os estudos técnicos elaborados pela ANTT são indicativos. De acordo com a subcláusula 27.1(vi)(a), eventual diferença de preço entre o valor real das obras remanescentes da Extensão Sul e a estimativa efetuada pela ANTT em seus estudos técnicos não serão objeto de reequilíbrio do contrato de subconcessão. Entende-se que os resultados apresentados pela Agência, bem como o nível de detalhe das informações indicadas são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica.

Referência: 4.17 do Caderno de Obrigações

Esclarecimentos solicitados: O item 4.17 do Caderno de Obrigações estabelece prazos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul e afirma que os custos estimados consideram o benefício do REIDI. Para a aplicação do benefício do REIDI, é necessário que haja a manifestação da autorização de projetos pela ANTT. Assim, questiona-se: a ANTT já manifestou a autorização de projetos de forma a subsidiar o pré-requisito para solicitação do benefício do REIDI? Em caso negativo, qual é o prazo para a manifestação da ANTT?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, a ANTT não se manifestou acerca da autorização de projetos. Cumpre prestar os seguintes esclarecimentos acerca dos procedimentos para concessão do benefício do REIDI. Inicialmente, fazemos referência à Portaria nº 512, de 27 de setembro de 2018 do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o qual define, no Art. 3º, projeto como obras, ou conjunto de obras relacionados a um mesmo contrato, ou instrumento de outorga. Ainda segundo a Portaria, a declaração técnica da Agência para fins e requerimento pela Subconcessionária poderá apenas informar se o impacto da aplicação do REIDI foi considerado no procedimento de licitação da outorga. Assim, a partir de provocação da Subconcessionária, a Agência emitirá declaração informando que o REIDI foi considerado no procedimento de licitação, não sendo necessária qualquer vinculação à autorização de projetos. A Resolução ANTT nº 5.082, de 27 de abril de 2016, informa o prazo de 30 dias, prorrogáveis, para emissão da declaração da Agência. Informa-se, ainda, que essa resolução se encontra em fase de revisão pela Agência para adequação à Portaria nº 512/2018.

Referência: 4.5 e 4.6 do Contrato, 4.17 do Caderno de Obrigações, Tabela 28 do item 4.2.2 do Caderno de Engenharia

Esclarecimentos solicitados: O item 4.17 do Caderno de Obrigações estabelece prazos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul e informa os mesmos prazos de obras indicados na Tabela 28 do item 4.2.2 do Caderno de Engenharia - Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos, sendo 1 (um) ano para a conclusão dos lotes 3SA, 5S e 5SA e 2 (dois) anos para a conclusão dos Lotes 1S, 1SA e 4S. Contudo, a Tabela 28 se resume aos prazos estritamente de obras. Assim, estes prazos podem ser adotados caso já haja projetos aprovados e disponibilizados pela ANTT. Caso os projetos das obras remanescentes da Extensão Sul não sejam disponibilizados, não há prazo previsto e/ou factível para elaboração de projetos, pois será necessário levantamento de dados de campo, tais como topografia, sondagens e ensaios, além do prazo para a desenvolvimento dos projetos e os 45 (quarenta e cinco) dias para aprovação da ANTT, em uma grande extensão, uma vez que abrange 4 dos 5 lotes da Extensão Sul. Portanto, questiona-se: se os projetos não forem disponibilizados pela ANTT, como será o ajuste de

cronograma, visto que o próprio edital entende que os prazos estabelecidos são apenas para a execução de obras e não abrangem o desenvolvimento de novo projeto?

Resposta da Comissão de Outorga:

Os projetos elaborados pela Interveniente Subconcedente foram disponibilizados aos interessados, por intermédio do Comunicado Relevante nº 05/2019. Entende-se que os cronogramas das obras devem ser mantidos tal qual estabelecido no Caderno de Obrigações (Apêndice A).

Referência: 4.5 do Contrato e Anexo I do Caderno de Estudos Operacionais e de Capacidade

Esclarecimentos solicitados: Conforme o Anexo 1 do Caderno de Estudos Operacionais e de Capacidade, não existe demanda nos quatro primeiros anos dos polos Estrela d'Oeste, São Simão e Santa Helena. Assim, questiona-se: por que a operação começa apenas no quinto ano, se a Cláusula 4.5 do Contrato Minuta do Edital exige que o trecho entre Estrela d'Oeste e Ouro Verde de Goiás esteja operacional em dois anos a partir da Data de Assunção do Contrato? Favor esclarecer como será equalizada a memória de cálculo operacional para que entre em conformidade com a demanda.

Resposta da Comissão de Outorga:

Infere-se que o presente pedido de esclarecimento deve se referir ao Anexo 2, e não ao 1, como mencionado na referência. Isso posto, cabe esclarecer que o prazo para o início das operações ferroviárias na Extensão Sul, conforme subcláusula 12.3(ii)(b), é de 2 (dois) anos. Inclusive, o modelo econômico (valoração da outorga) não prevê produção de transporte na Extensão Sul, para os dois primeiros anos da modelagem. O fato de o Caderno de Demanda indicar o volume de carga para o período de 2017 a 2055, enquanto que os estudos operacionais e a modelagem econômico-financeira se referem ao período de 2019 a 2048, não significa dizer que há descasamento entre os estudos operacionais (Caderno de Estudos Operacionais) e a demanda (Caderno de Demanda). Apesar de as projeções de demanda indicarem carga em 2017, tanto o modelo econômico-financeiro quanto os estudos operacionais utilizam-se dos dados do Estudo de Demanda no período

de 2019 a 2048. Assim, não há de se falar em equalizar a memória de cálculo operacional conforme à demanda, pois os estudos já estão adequadamente compatibilizados.

Referência: 1.5.3 do Caderno de Estudos

Esclarecimentos solicitados: Considerando que alguns trechos ao longo da FNS ainda não estão com a possibilidade de tráfego a 60km/h, solicita-se esclarecimento acerca de quais trechos apresentam redução de velocidade e de qual a velocidade a que estão limitados. Qual(is) o(s) motivo(s) das restrições de velocidade? Quais são as ações necessárias para remoção dessas restrições de velocidade?

Resposta da Comissão de Outorga:

A ANTT autorizou a abertura de tráfego na EF-151, de Porto Nacional (TO) à Gurupi (TO), por meio da Resolução nº 4.363/2014, ao passo que o trecho entre Gurupi (TO) e Anápolis (GO), por intermédio da Resolução nº 4.596/2015. Em ambos os trechos, há restrições de velocidade. No trecho de Porto Nacional (TO) à Gurupi, o inciso IV, do art 2º da Resolução nº 4.363/2014 impôs à concessionária que a Velocidade Máxima Autorizada (VMA) de projeto seja estabelecida de forma gradual, considerando as condições da via permanente e da operação, conforme Nota Técnica nº 01/2014/SUGOF da Valec, cuja recomendação resultou em restrição de velocidade em termos de percentual da VMA, ao longo do período de início da operação, da seguinte forma: 50% da VMA para o primeiro mês; 62,5% para o segundo mês; 75% para o terceiro mês; e assim por diante, até o atingimento de 100% da VMA. Para o trecho de Gurupi (TO) à Anápolis (GO), nos termos do art 4º da Resolução nº 4.596/2015, a VMA foi restringida em 40 Km/h até a conclusão do comissionamento da via permanente.

Referência: 9.2, Tabela 11, do Caderno de Engenharia Volume I: Memorial Descritivo

Esclarecimentos solicitados: Considerando que há mais de um tipo de trilho empregado na construção da FNS, solicita-se esclarecimento, para cada lote construtivo do Tramo

Central e da Extensão Sul, de qual a especificação técnica do trilho empregado e qual o respectivo fabricante.

Resposta da Comissão de Outorga:

As empresas responsáveis pelo fornecimento de trilhos na Extensão Sul e Tramo Central foram contratadas por meio de processos licitatórios promovidos pela VALEC, cujos certames e seus resultados podem ser obtidos por meio da rede mundial de computares no sitio eletrônico da Valec: <http://www.valec.gov.br/a-valec/licitacoes-e-contratos/licitacoes>. A especificação técnica dos trilhos empregados tem por base as seguintes normas da Valec: i) Especificação de Material de Superestrutura – nº 80-EM-032^a-58-8000 – Trilho de Aço Carbono TR-57; e ii) Especificação de Material de Superestrutura – nº 80-EM-032^a-58-8001 – Trilho de Aço Carbono UIC-60. Ambas as normas podem ser obtidas no sitio eletrônico daquela empresa pública: <http://www.valec.gov.br/a-valec/licitacoes-e-contratos/licitacoes>.

Referência: 8.2 do Caderno de Engenharia Volume I: Memorial Descritivo

Esclarecimentos solicitados: Para o lote 4S, no qual a brita encontra-se indisponível por aguardar conclusão de auto de infração sobre sua qualidade, ainda sem data estipulada, questiona-se: o cronograma de execução do trecho será postergado em período equivalente ao prazo de espera de conclusão do laudo e consequente disponibilidade da brita? Em caso de confirmação de que a brita não atende aos requisitos de qualidade, sobre quem recairá a responsabilidade pela aquisição da brita? Caso se entenda que a responsabilidade da aquisição da brita do lote 4S deva ser atribuída à Subconcessionária, questiona-se: como será realizado o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, uma vez que tal aspecto não foi considerado na modelagem econômico-financeira do Edital?

Resposta da Comissão de Outorga:

O cronograma não será alterado. Isto porque a questão da brita foi tratada da seguinte forma. (i) Optou-se, a partir da manifestação do Tribunal de Contas, consubstanciada no Acórdao nº 2.195/2018, por informar a todos os participantes acerca do problema

encontrado na brita, mediante a publicação do Comunicado Relevante nº 02/2018, da Comissão de Outorga. (ii) Os riscos associados à manutenção ou correção dos trechos com brita nos lotes 4S, 5S e 5SA da Extensão Sul forma alocados na Subconcessionária, conforme dispõe a subcláusula 27.1(xxx). Isto posto, informa-se que eventuais problemas na brita nesses lotes não ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, tendo em vista que o risco de tal evento foi alocado à Subconcessionária.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer qual será a quantidade de dormentes a ser disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes dos Lotes 1S e 1SA. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes dos Lotes 1S e 1SA que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos de dormentes. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras em superestrutura dos Lotes 1S e 1SA, de 11,10%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 22.092.801,52 (vinte e dois milhões, noventa e dois mil, oitocentos e um reais e cinquenta e dois centavos), na data-base de julho de 2016. Com estas informações, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de trilhos que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes dos Lotes 1S e 1SA. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes dos Lotes 1S e 1SA que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Ademais, questiona-se: qual é a especificação técnica do trilho a ser disponibilizado? Favor informar, ainda, o local em que os trilhos serão disponibilizados e o tamanho das barras.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos de trilhos. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras em superestrutura dos Lotes 1S e 1SA, de 11,10%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 22.092.801,52 (vinte e dois milhões, noventa e dois mil, oitocentos e um reais e cinquenta e dois centavos), na data-base de julho de 2016. Com estas informações, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica. Quanto à especificação dos trilhos, de acordo com Edital específico para fornecimento de trilho UIC-60 para a Extensão Sul, publicado no site da Interveniente Subconcedente, o item Especificações Técnicas estabelece, dentre outros requisitos, que *“a fabricação dos trilhos deve respeitar em todos os aspectos e estar em conformidade com a “EN13674-1:2011” do CEN, ou com recomendações*

pertinentes e indicadas da última versão do “AREMA Manual for Railway Engineering”. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União. Por fim, comunica-se que não há informação quanto ao comprimento das barras.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de m³ de brita de lastro que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes dos Lotes 1S e 1SA. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes dos Lotes 1S e 1SA que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos do volume de brita. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras em superestrutura dos Lotes 1S e 1SA, de 11,10%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 22.092.801,52 (vinte e dois milhões, noventa e dois mil, oitocentos e um reais e cinquenta e dois centavos), na data-base de julho de 2016. Com estas informações, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de aparelhos de mudança de via que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes dos Lotes 1S e 1SA. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes dos Lotes 1S e 1SA que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos dos Aparelhos de Mudança de Via (AMV). Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras em superestrutura dos Lotes 1S e 1SA, de 11,10%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 22.092.801,52 (vinte e dois milhões, noventa e dois mil, oitocentos e um reais e cinquenta e dois centavos), na data-base de julho de 2016. Com estas informações, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de Placas de apoio,

Grampos elásticos, Palmilhas de borracha e Calços isoladores que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes dos Lotes 1S e 1SA. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes dos Lotes 1S e 1SA que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Favor informar, ainda, o local em que os materiais serão disponibilizados.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos das placas de apoio, grampos elásticos, palmilhas e calços. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras em superestrutura dos Lotes 1S e 1SA, de 11,10%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 22.092.801,52 (vinte e dois milhões, noventa e dois mil, oitocentos e um reais e cinquenta e dois centavos), na data-base de julho de 2016. Com estas informações, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica. Informa-se ainda, que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de dormentes que

será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes do Lote 3SA. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes do Lote 3SA que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Favor informar, ainda, o local em que os dormentes serão disponibilizados.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos de dormentes. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras de superestrutura do Lote 3SA, de 4,57%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 970.822,88 (novecentos e setenta mil, oitocentos e vinte e dois reais e oitenta e oito centavos), na data-base de janeiro de 2017. Com estas informações, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custo

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de trilhos que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes do Lote 3SA. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de

superestrutura das obras remanescentes do Lote 3SA que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Qual a especificação técnica do trilho a ser disponibilizado? Favor informar, ainda, o local em que os trilhos serão disponibilizados e o tamanho das barras.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos de trilhos. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras em superestrutura do Lote 3SA, de 4,57%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 970.822,88 (novecentos e setenta mil, oitocentos e vinte e dois reais e oitenta e oito centavos), na data-base de janeiro de 2017. Com estas informações, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica. Quanto à especificação dos trilhos, de acordo com Edital específico para fornecimento de trilho UIC-60 para a Extensão Sul, publicado no site da Interveniente Subconcedente, o item Especificações Técnicas estabelece, dentre outros requisitos, que *“a fabricação dos trilhos deve respeitar em todos os aspectos e estar em conformidade com a “EN13674-1:2011” do CEN, ou com recomendações pertinentes e indicadas da última versão do “AREMA Manual for Railway Engineering”*. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União. Por fim, comunica-se que não há informação quanto ao comprimento das barras.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de m³ de brita de lastro que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes do Lote 3SA. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes do Lote 3SA que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Favor informar, ainda, o local em que a brita de lastro será disponibilizada.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos do volume de brita. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras em superestrutura do Lote 3SA, de 4,57%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 970.822,88 (novecentos e setenta mil, oitocentos e vinte e dois reais e oitenta e oito centavos), na data-base de janeiro de 2017. Com estas informações, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de aparelhos de mudança de via que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes do Lote 3SA. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes do Lote 3SA que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Favor informar, ainda, o local em que os aparelhos de mudança de via serão disponibilizados.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos dos Aparelhos de Mudança de Via (AMV). Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras em superestrutura do Lote 3S, de 4,57%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 970.822,88 (novecentos e setenta mil, oitocentos e vinte e dois reais e oitenta e oito centavos), na data-base de janeiro de 2017. Com estas informações, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o

que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de Placas de apoio, Grampos elásticos, Palmilhas de borracha e Calços isoladores que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes do Lote 3SA. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes do Lote 3SA que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Favor informar, ainda, o local em que os materiais serão disponibilizados.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos das placas de apoio, grampos elásticos, palmilhas de borracha e calços isoladores. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras em superestrutura do Lote 3S, de 4,57%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 970.822,88 (novecentos e setenta mil, oitocentos e vinte e dois reais e oitenta e oito centavos), na data-base de janeiro de 2017. Com estas informações, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de dormentes que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das

obras remanescentes do Lote 4S. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes do Lote 4S que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Favor informar, ainda, o local em que os dormentes serão disponibilizados.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos de dormentes. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras em superestrutura do Lote 4S, de 55,47%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 46.778.900,25 (quarenta e seis milhões, setecentos e setenta e oito mil, novecentos reais e vinte e cinco centavos), na data-base de setembro de 2015. Com estas informações, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de trilhos que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes do Lote 4S. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de

superestrutura das obras remanescentes do Lote 4S que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Qual a especificação técnica do trilho a ser disponibilizado? Favor informar, ainda, o local em que os trilhos serão disponibilizados e o tamanho das barras.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos dos trilhos. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras remanescentes do Lote 4S, de 55,47%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 46.778.900,25 (quarenta e seis milhões, setecentos e setenta e oito mil, novecentos reais e vinte e cinco centavos), na data-base de setembro de 2015. Com estas informações, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica. Quanto à especificação dos trilhos, de acordo com Edital específico para fornecimento de trilho UIC-60 para a Extensão Sul, publicado no site da Interveniente Subconcedente, o item Especificações Técnicas estabelece, dentre outros requisitos, que “*a fabricação dos trilhos deve respeitar em todos os aspectos e estar em conformidade com a “EN13674-1:2011” do CEN, ou com recomendações pertinentes e indicadas da última versão do “AREMA Manual for Railway Engineering”*”. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União. Por fim, comunica-se que não há informação quanto ao comprimento das barras.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de m³ de brita de lastro que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes do Lote 4S. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes do Lote 4S que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Favor informar, ainda, o local em que a brita de lastro será disponibilizada.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos do volume de brita. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras remanescentes do Lote 4S, de 55,47%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 46.778.900,25 (quarenta e seis milhões, setecentos e setenta e oito mil, novecentos reais e vinte e cinco centavos), na data-base de setembro de 2015. Com estas informações, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de aparelhos de mudança de via que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes do Lote 4S. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes do Lote 4S que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Favor informar, ainda, o local em que os aparelhos de mudança de via serão disponibilizados.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos dos Aparelhos de Mudança de Via (AMV). Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras remanescentes do Lote 4S, de 55,47%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 46.778.900,25 (quarenta e seis milhões, setecentos e setenta e oito mil, novecentos reais e vinte e cinco centavos), na data-base de setembro de 2015. Com estas informações, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de Placas de apoio, Grampos elásticos, Palmilhas de borracha e Calços isoladores que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes do Lote 4S. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes do Lote 4S que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Favor informar, ainda, o local em que os materiais serão disponibilizados.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos das placas de apoio, grampos elásticos, palmilhas de borracha e calços isoladores. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras remanescentes do Lote 4S, de 55,47%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 46.778.900,25 (quarenta e seis milhões, setecentos e setenta e oito mil, novecentos reais e vinte e cinco centavos), na data-base de setembro de 2015. Com estas informações, entende-se que os resultados apresentados pela Agência são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de dormentes que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes dos Lotes 5S e 5SA. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes dos Lotes 5S e 5SA que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Favor informar, ainda, o local em que os dormentes serão disponibilizados.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos dos dormentes. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras remanescentes do Lote 5S, de responsabilidade da Subconcessionária, de 3,09%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 4.716.949,63 (quatro milhões, setecentos e dezesseis mil, novecentos e quarenta e nove reais e sessenta e seis centavos), na data-base de setembro de 2017. Para as obras do Lote 5SA, de responsabilidade da Subconcessionária, tem-se 26,12%, cujo saldo financeiro, considerado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 1.490.806,51 (um milhão, quatrocentos e noventa mil, oitocentos e seis reais e cinquenta e um centavos), na data-base de dezembro de 2015. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de trilhos que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes dos Lotes 5S e 5SA. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes dos Lotes 5S e 5SA que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Qual a especificação técnica do trilho a ser disponibilizado? Favor informar, ainda, o local em que os trilhos serão disponibilizados e o tamanho das barras.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos dos trilhos. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras remanescentes do Lote 5S, de responsabilidade da Subconcessionária, de 3,09%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 4.716.949,63 (quatro milhões, setecentos e dezesseis mil, novecentos e quarenta e nove reais e sessenta e seis centavos), na data-base de setembro de 2017. Para as obras do Lote 5SA, de responsabilidade da Subconcessionária, tem-se 26,12%, cujo saldo financeiro, considerado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 1.490.806,51 (um milhão, quatrocentos e noventa mil, oitocentos e seis reais e cinquenta e um centavos), na data-base de dezembro de 2015. Quanto à especificação dos trilhos, de acordo com Edital específico para fornecimento de trilho UIC-60 para a Extensão Sul, publicado no site da Interveniente Subconcedente, o item Especificações Técnicas estabelece, dentre outros requisitos, que *“a fabricação dos trilhos deve respeitar em todos os aspectos e estar em conformidade com a “EN13674-1:2011” do CEN, ou com recomendações pertinentes e*

indicadas da última versão do “AREMA Manual for Railway Engineering”. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União. Por fim, comunica-se que não há informação quanto ao comprimento das barras.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de m³ de brita de lastro que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes dos Lotes 5S e 5SA. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes dos Lotes 5S e 5SA que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Favor informar, ainda, o local em que a brita de lastro será disponibilizada.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos do volume de brita. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras remanescentes do Lote 5S, de responsabilidade da Subconcessionária, de 3,09%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 4.716.949,63 (quatro milhões, setecentos e dezesseis mil, novecentos e quarenta e nove reais e sessenta e seis centavos), na data-base de setembro de 2017. Para as obras do Lote 5SA de responsabilidade da Subconcessionária, tem-se 26,12%, cujo saldo financeiro,

considerado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 1.490.806,51 (um milhão, quatrocentos e noventa mil, oitocentos e seis reais e cinquenta e um centavos), na data-base de dezembro de 2015. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de aparelhos de mudança de via que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes dos Lotes 5S e 5SA. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes dos Lotes 5S e 5SA que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Favor informar, ainda, o local em que os aparelhos de mudança de via serão disponibilizados.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos dos Aparelhos de Mudança de Via (AMV). Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras remanescentes do Lote 5S, de responsabilidade da Subconcessionária, de 3,09%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 4.716.949,63 (quatro milhões, setecentos e dezesseis mil, novecentos e quarenta e nove reais e sessenta e seis centavos), na data-base de setembro de 2017. Para as obras do

Lote 5SA, de responsabilidade da Subconcessionária, tem-se 26,12%, cujo saldo financeiro, considerado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 1.490.806,51 (um milhão, quatrocentos e noventa mil, oitocentos e seis reais e cinquenta e um centavos), na data-base de dezembro de 2015. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União.

Referência: 4.1.7 do Caderno de Engenharia Volume II: Memorial de Cálculo de Quantitativos e Custos

Esclarecimentos solicitados: O item 4.1.7 em referência estabelece que os custos das obras remanescentes correspondem ao saldo dos contratos de execução, mas não detalha o que compõe os materiais. Nesse sentido, favor esclarecer a quantidade de Placas de apoio, Grampos elásticos, Palmilhas de borracha e Calços isoladores que será disponibilizada pela ANTT e pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras remanescentes dos Lotes 5S e 5SA. Além disso, favor esclarecer o percentual dos serviços de superestrutura das obras remanescentes dos Lotes 5S e 5SA que poderá ser realizado com a quantidade a ser disponibilizada. Favor informar, ainda, o local em que os materiais serão disponibilizados.

Resposta da Comissão de Outorga:

O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos das placas de apoio, grampos elásticos, Palmilhas e Calços. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras remanescentes do Lote 5S, de responsabilidade da Subconcessionária, de 3,09%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem

econômico-financeira, era da ordem de R\$ 4.716.949,63 (quatro milhões, setecentos e dezesseis mil, novecentos e quarenta e nove reais e sessenta e seis centavos), na data-base de setembro de 2017. Para as obras do Lote 5SA de responsabilidade da Subconcessionária, tem-se 26,12%, cujo saldo financeiro, considerado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 1.490.806,51 (um milhão, quatrocentos e noventa mil, oitocentos e seis reais e cinquenta e um centavos), na data-base de dezembro de 2015. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União.

Referência: 8.1. i do Apêndice E do Caderno de Obrigações

Esclarecimentos solicitados: O item em referência dispõe que “A Interveniente Subconcedente deverá concluir, até 31/dez/2018, todas as obras remanescentes do Lote 02S da Extensão Sul”. Favor esclarecer se a Interveniente Subconcedente concluiu todas as obras remanescentes do Lote 2S. Qual o custo e o escopo remanescente do Lote 2S?

Resposta da Comissão de Outorga:

Inicialmente, cumpre informar que o prazo efetivo para que a Interveniente Subconcedente efetue a entrega das obras sob sua responsabilidade é definido na subcláusula 12.2(ii)(j), em consonância com o item 8.2 do Apêndice E do Anexo I do Contrato de Subconcessão, ou seja, 30 de junho de 2019. Pois bem, o valor dos investimentos de responsabilidade da Subconcessionária compõe o fluxo de caixa constante dos estudos indicativos, que tem o condão estrito de valorar o lance mínimo a ser exigido para a exploração do trecho ferroviário. As obras remanescentes do Lote 2S, por serem de responsabilidade da Interveniente Subconcedente, não são consideradas na valoração da outorga e, por esta razão, não foram apresentadas nos estudos técnicos. Contudo, a partir do Relatório de Monitoramento de dezembro de 2018, encaminhado a esta Agência Reguladora pela Valec, apresentam-se as seguintes informações, de caráter meramente indicativo. O valor residual para o Lote 2S é de R\$ 21.190.367,15 (vinte e um milhões e cento e noventa mil e trezentos e sessenta e sete reais e quinze centavos). O

avanço físico do Lote 2S informado pela Valec é de: i) 100% das obras de terraplenagem; ii) 100% das Obras de Arte Comuns (AOC); iii) 92,94% da montagem de grade; iv) 100% das Obras de Arte Especiais (OAE); iv) 99,86% da drenagem; e v) 99,16% dos demais serviços.

Referência: 8.1. ii do Apêndice E do Caderno de Obrigações

Esclarecimentos solicitados: O item em referência dispõe que “A Interveniente Subconcedente deverá concluir, até 31/dez/2018, todas as obras de infraestrutura remanescentes do Lote 05S da Extensão Sul”. Favor esclarecer se a Interveniente Subconcedente concluiu todas as obras remanescentes da infraestrutura do Lote 05S. Qual o custo e o escopo remanescente da infraestrutura do Lote 05S?

Resposta da Comissão de Outorga:

Inicialmente, cumpre informar que o prazo efetivo para que a Interveniente Subconcedente efetue a entrega das obras sob sua responsabilidade é definido na subcláusula 12.2(ii)(j), em consonância com o item 8.2 do Apêndice E do Anexo I do Contrato de Subconcessão, ou seja, 30 de junho de 2019. Pois bem, o valor dos investimentos de responsabilidade da Subconcessionária compõe o fluxo de caixa constante dos estudos indicativos, que tem o condão estrito de valorar o lance mínimo a ser exigido para a exploração do trecho ferroviário. As obras remanescentes do Lote 5S, de responsabilidade da Interveniente Subconcedente, não são consideradas na valoração da outorga e, por esta razão, não foram apresentadas nos estudos técnicos. Contudo, a partir do Relatório de Monitoramento de dezembro de 2018, encaminhado a esta Agência Reguladora pela Valec, apresentam-se as seguintes informações, de caráter meramente informativo: i) o valor residual das obras remanescentes do Lote 5S (sejam elas de responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) é de R\$ 32.829.782,22 (trinta e dois milhões e oitocentos e vinte e nove mil e setecentos e oitenta e dois reais e vinte e dois centavos); ii) o avanço físico das obras do Lote 5S (sejam elas de responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) informado pela Valec é de: i) 99,58% das obras de terraplenagem; ii) 100% das Obras de Arte

Correntes (AOC); iii) 88,98% da montagem de grade; iv) 92,57% das Obras de Arte Especiais (OAE); iv) 96,80% da drenagem; e v) 97,93% dos demais serviços.

Referência: 8.1. iii do Apêndice E do Caderno de Obrigações

Esclarecimentos solicitados: O item em referência dispõe que “A Interveniente Subconcedente deverá concluir, até 31/dez/2018, todas as obras de infraestrutura remanescentes do Lote 05SA da extensão Sul”. Favor esclarecer se a Interveniente Subconcedente concluiu todas as obras remanescentes da infraestrutura do Lote 05SA. Qual o custo e o escopo remanescente da infraestrutura do Lote 05SA?

Resposta da Comissão de Outorga:

Inicialmente, cumpre informar que o prazo efetivo para que a Interveniente Subconcedente efetue a entrega das obras sob sua responsabilidade é definido na subcláusula 12.2(ii)(j), em consonância com o item 8.2 do Apêndice E do Anexo I do Contrato de Subconcessão, ou seja, 30 de junho de 2019. Pois bem, o valor dos investimentos de responsabilidade da Subconcessionária compõe o fluxo de caixa constante dos estudos indicativos, que tem o condão estrito de valorar o lance mínimo a ser exigido para a exploração do trecho ferroviário. As obras remanescentes do Lote 5SA, de responsabilidade da Interveniente Subconcedente, não são consideradas na valoração da outorga e, por esta razão, não foram apresentadas nos estudos técnicos. Contudo, a partir do Relatório de Monitoramento de dezembro de 2018, encaminhado a esta Agência Reguladora pela Valec, apresentam-se as seguintes informações, de caráter meramente informativo: i) o valor residual das obras remanescentes do Lote 5SA (sejam elas de responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) é de R\$ 2.230.286,45 (dois milhões e duzentos e trinta mil e duzentos e oitenta e seis reais e quarenta e cinco centavos); ii) o avanço físico das obras do Lote 5SA (sejam elas de responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) informado pela Valec é de: i) 99,79% das obras de terraplenagem; ii) 100% das Obras de Arte Correntes (AOC); iii) 29,34% da montagem de grade; iii) 95,75% da drenagem; e iv) 93,48% dos demais serviços.

Referência: 9.3.9.3 do Caderno de Engenharia – Memorial Descritivo – Premissas

Esclarecimentos solicitados: Favor esclarecer se existe detalhamento sobre os sistemas de interoperabilidade com as ferrovias e, em caso positivo, disponibilizar para acesso das interessadas.

Resposta da Comissão de Outorga:

As diretrizes operacionais acerca da interoperabilidade com as ferrovias adjacentes à Ferrovia Norte Sul Tramo Central, para o exercício do direito de passagem constam descritas no Anexo I dos Termos Aditivos celebrados com as ferrovias adjacentes. Não houve a necessidade de detalhar os sistemas das ferrovias a serem visitadas nos estudos técnicos elaborados pela ANTT, tendo em vista que nos respectivos Termos Aditivos consta a obrigação de a concessionária visitada “*prover os equipamentos e sistemas operacionais necessários à compatibilização da eletrônica embarcada das locomotivas da Subconcessionária, sendo-lhe assegurada o ressarcimento dos custos incorridos, em condições de preço compatíveis com os por ela adquiridos*”.

Referência: 9.3.9.3 do Caderno de Engenharia – Memorial Descritivo – Premissas

Esclarecimentos solicitados: Favor esclarecer como poderá ser avaliada a probabilidade de controle de Trens por meio de intertravamento centralizado com probabilidade de falha insegura na razão 1:100.000 anos. Ainda, questiona-se: a Certificação poderá ser feita por meio de empresas independentes?

Resposta da Comissão de Outorga:

Inicialmente cumpre informar acerca do erro material constante do Caderno de Engenharia, Volume I e do item 4.13(xiii), do Anexo I, do contrato de subconcessão (Caderno de Obrigações), ao mencionar a razão 1:100.000 anos, no que se refere à probabilidade de falha do sistema de controle de trens, por intertravamento centralizado, quando o correto é 1:1.000.000 horas. Desta forma, o item 4.13(xiii) do Caderno de Obrigações será retificado. Nos termos do marco regulatório vigente, a Subconcessionária deverá submeter os projetos para autorização da ANTT. Nesta oportunidade, será avaliado

se o sistema de licenciamento e sinalização da via atende aos elementos e especificações exigidas no item 4.13 do Anexo I, do contrato de subconcessão. Importante destacar que a exigência quanto ao Nível de Integridade de Segurança (SIL – *System Integrity Level*), consta no item 4.13(xiii) do Anexo I (Caderno de Obrigações) do contrato de subconcessão. No que se refere à certificação, há de se destacar que o contrato de subconcessão não impõe obrigação à subconcessionária de que os projetos a serem autorizados pela ANTT sejam certificados por empresas independentes. Contudo, caso a subconcessionária tenha o interesse de certificar, por intermédio de parecer de empresa certificadora independente, que o sistema de licenciamento e sinalização da via possui SIL 2, tem-se maior segurança para a Agência autorizar o projeto do sistema de licenciamento e sinalização da via.

Referência: 9.3.7 do Caderno de Engenharia – Memorial Descritivo

Esclarecimentos solicitados: Com relação aos problemas de qualidade da brita nos lotes 4S, 5S e 5SA, questiona-se: a Interveniente Subconcedente será responsável pelo descarte da brita existente no lote 4S estocada ao longo do trecho? Qual o volume deste material do lote 4S? A Interveniente Subconcedente será responsável pelo descarte da brita existente no lote 5S e 5SA já aplicada? Qual o volume deste material do lote 5S e 5SA? As atividades de retirada e destino da brita serão de responsabilidade da Subconcessionária? Existe local definido para este descarte? Em caso positivo, favor especificar. Existe local licenciado para este descarte? Em caso positivo, favor especificar.

Resposta da Comissão de Outorga:

De acordo com a subcláusula 27.2(XXX), os riscos associados à manutenção ou correção dos trechos com brita para lastro nos lotes 4S, 5S e 5SA da Extensão Sul foram alocados na Subconcessionária, de forma que eventuais problemas na brita não poderão ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Cita-se ainda, o Comunicado Relevante nº 02/2018, por meio do qual, a Comissão de Outorga informou aos interessados, os problemas da brita nos lotes 4S, 5S e 5SA, além de comunicar que tais problemas poderão refletir em aumento dos custos operacionais de manutenção da ferrovia. Isto posto, a Interveniente Subconcedente não é responsável pelo descarte da brita existente nos Lotes

4S, 5S e 5SA, cabendo à Subconcessionária avaliar a questão e decidir por manter a brita como está e, provavelmente, incorrer em aumento de custos operacionais, ou substituir a brita existente, sem direito ao reequilíbrio do contrato. Caso a Subconcessionária opte pela substituição da brita, deverá providenciar o descarte em local adequado, atentando-se à legislação ambiental pertinente. Por fim, a partir da leitura das licenças ambientais e suas condicionantes, informa-se que não foi identificado local definido para, eventual, descarte da brita.

Referência: Caderno de Estudos Operacionais e de Capacidade

Esclarecimentos solicitados: Na página 27 do Caderno de Estudos Operacionais e de Capacidade, afirma-se que “o trecho de menor capacidade entre Porto Nacional/TO - Estrela d’Oeste/SP apresenta 4,94 pares de trens por dia, localizada entre os pátios de Ouro Verde de Goiás e Anápolis”. Todavia, a Tabela 12 do respectivo Caderno, que resumo cálculo da capacidade dos trechos (p. 24-26), indica que o trecho de menor capacidade corresponde ao Pátio 22 – Palmeiras de Goiás, cuja capacidade de tráfego é de 5,83 pares de trens/dia. Se o trecho de menor capacidade apresentar 4,94 pares de trens por dia, intervenções adicionais poderiam ser necessárias para atendimento à demanda, de modo a impactar o CAPEX e, consequentemente, o valor de outorga da Subconcessão. Nesse sentido, favor esclarecer qual é o trecho de menor capacidade, a quantos pares de trens/dia corresponde, e, conforme necessário, ajustar as premissas de CAPEX correlatas.

Resposta da Comissão de Outorga:

Cumpre informar que o erro material constante na página 27, do Caderno de Estudos Operacionais, ao mencionar “*o trecho de menor capacidade entre Porto Nacional/TO - Estrela d’Oeste/SP apresenta 4,94 pares de trens por dia, localizada entre os pátios de Ouro Verde de Goiás e Anápolis*”, quando o correto seria mencionar que “*o trecho de menor capacidade entre Porto Nacional/TO - Estrela d’Oeste/SP apresenta 5,83 pares de trens por dia, localizada entre os pátios de Ouro Verde de Goiás e Anápolis*”. Registre-se que esse erro material apontado, não altera o capex, tampouco os resultados da modelagem econômico-financeira.

Referência: 4.18 e 4.19 do Caderno de Obrigações

Esclarecimentos solicitados: Os dispositivos em referência dizem respeito aos investimentos condicionados à demanda, que deverão ser realizados pela Subconcessionária para manter o Índice de Saturação da Ferrovia sempre abaixo de 90%, sem direito a reequilíbrio econômico-financeiro. Eventual exigência de que a Subconcessionária realize investimentos para expansão de capacidade da Ferrovia sem direito à reequilíbrio econômico-financeiro e sem direito à indenização por investimentos em bens reversíveis não amortizados ou depreciados quanto do término do contrato é manifestamente ilegal. Caso não haja prazo contratual remanescente suficiente para amortização e depreciação dos investimentos em bens reversíveis, a Subconcessionária não poderá ser obrigada a realizar o investimento, sob pena de enriquecimento sem causa pelo Poder Público. Vale ressaltar que a Lei 8.987/1995 é clara ao estabelecer o direito de concessionárias de serviços públicos à indenização por investimentos em bens reversíveis não amortizados ou depreciados quanto do término do contrato (art. 36 e seguintes), de modo que não há, no caso dos investimentos condicionados à demanda ora previsto na minuta de Contrato, qualquer garantia de que a Subconcessionária terá prazo suficiente para amortizá-los. Assim, entende-se que os investimentos condicionados à demanda tratados nos itens 4.18 e 4.19 do Caderno de Obrigações serão sujeitos a reequilíbrio econômico-financeiro ou serão indenizados ao final da Subconcessão, sob pena de ilegalidade. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor indicar o dispositivo legal e o racional econômico que fundamentam tal previsão contratual.

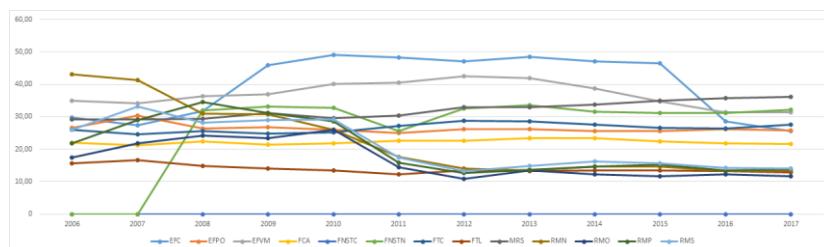
Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Não há qualquer ilegalidade na obrigação posta, afinal, não está a ANTT alterando as regras originalmente avençadas, mas apresentando-as com clareza no certame, ou seja, estabelecendo-a no início da relação contratual. Deve-se observar, contudo, que a expansão de capacidade na ferrovia muitas vezes decorre de alterações nas condições de operação, e não em decorrência da realização de investimentos vultosos. Além disso, para que o gatilho de expansão dispare, significa que as estimativas de demanda dos estudos indicativos foram tímidas, e que a Subconcessionária, de certa maneira, obteve *up side* em relação à valoração inicial.

Promover essa expansão de capacidade seria, portanto, uma forma relativa de compartilhar parcela desse *up side* com o usuário.

Referência: 6.9 e Tabela 13 do Apêndice C do Caderno de Obrigações

Esclarecimentos solicitados: O Indicador de Velocidade Média de Percurso exigido para a FNS-TC foge completamente à realidade do sistema ferroviário nacional. O apêndice C do Anexo 1 da minuta de contrato de subconcessão traz como indicador de prestação de serviço de transporte ferroviário a velocidade média de percurso (VMC). Nos 5 primeiros anos esse indicador é de 40 km/h e nos anos seguintes de 45 km/h. O histórico de 2017 para a Estrada de Ferro Carajás (EFC), que é a ferrovia benchmark no Brasil e possui rampas na ordem de 0,4% sentido exportação na sua maioria da extensão, é de 25,67 Km/h. No entanto, a FNS-TC possui rampas máximas de 1,2%, piores que a EFC. Cabe destacar que a EFC está praticamente duplicada. Além do mais, outras ferrovias com linhas duplas ou não cumprem esse patamar, ou já cumpriram, mas não conseguem mantê-lo. O gráfico abaixo mostra a discrepância de se exigir VMC de 40 km/h nos 5 primeiros anos e de 45 km/h após os 5 primeiros anos.



Nesse sentido, favor esclarecer: quais foram as bases utilizadas pela ANTT para adoção deste critério? E como se dará o reequilíbrio do contrato, uma vez que o disposto não reflete a realidade das ferrovias brasileiras e desconsidera os passivos atuais da FNS-TC?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não se deve confundir o conceito de Velocidade Média Comercial (VMC), com o de Velocidade Média de Percurso (VMP). Enquanto o primeiro considera não só os tempos de percurso dos trens, mas também os tempos de carga e descarga nos terminais, bem como outras paradas decorrentes da operação ferroviária, o segundo considera tão somente os tempos dos trens em trânsito. O consultente apresentou sua tese, comparando o parâmetro exigido de VMP com a VMC de outras ferrovias, alegando sua inviabilidade, o

que se mostra inadequado. Sob este aspecto, há de se registrar que o anuário estatístico disponibilizado pela ANTT mostra que a VMP das ferrovias mais eficientes como EFC e EFVM já atingiram esse nível de velocidade (http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Anuario_Estatistico.html). Informa-se que o parâmetro de VMP exigido no Anexo I foi elaborado com base na simulação de dinâmica de trens, assistida por computador, realizada pela ANTT e apresentada no Caderno de Estudos Operacionais. Diante do exposto, não há que se falar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Eventual descumprimento dessa exigência será objeto de apuração por meio de processo administrativo, preservando-se o devido processo legal, a ampla defesa e o contraditório. É certo que se a Subconcessionária comprovar sua inculpabilidade, nenhuma sanção disciplinar será aplicada.

Referência: Anexo VI - Planilhas de cálculo da frota; Anexos Volume II - Memória de Cálculo; Caderno de Engenharia

Esclarecimentos solicitados: A ANTT utilizou o mesmo modelo de trens praticado entre Rio – Verde a Estrela d’Oeste para transporte de granéis agrícolas, ou seja, trem composto de 2 locomotivas de corrente alternada (AC) e 80 vagões, para dimensionamento de locomotivas dentro da malha da Rumo Malha Paulista. No entanto, a Rumo Malha Paulista utiliza o trem tipo de 3 locomotivas (AC) e 80 vagões entre Araraquara e a Estação de Evangelista (ZEV). Dessa forma, existe um sub-dimensionamento de locomotivas nesse trecho, o que impacta diretamente o CapEx do projeto. Favor esclarecer se existe um erro no Edital ou, então, se há uma explicação que embase essa premissa? Será passível o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em caso de constatação de erro?

OBS: Para o cálculo de consumo de combustível e dimensionamento de postos, o trem tipo na Rumo MP foi considerado com 3 locomotivas que é o correto. No entanto, no cálculo de necessidade de locomotivas, foi considerado apenas com duas locomotivas.

Resposta da Comissão de Outorga:

Inicialmente cumpre informar que o cálculo do dimensionamento da frota considera um conjunto de parâmetros, além do trem-tipo, apontado pelo consulente, tais como: índice de

indisponibilidade de frota (vagões e locomotivas); Velocidade Média Comercial (VMC); rotação de vagões e locomotivas, entre outros. Quanto ao trem tipo utilizado no dimensionamento de frota para o atendimento da demanda em regime de direito de passagem, informa-se que não foi considerada nos cálculos, locomotivas de auxílio (*helper*). Isto porque as questões operacionais, inclusive a operação na Malha Paulista, serão estabelecidas livremente entre a Subconcessionária e a concessionária da Malha Paulista, as quais deverão buscar o ponto ótimo de operação. Geralmente, em operações ferroviárias similares, é comum que a locomotiva de auxílio (*helper*) seja fornecida pela ferrovia visitada. Por fim, informa-se que os estudos técnicos elaborados pela ANTT são indicativos. De acordo com a subcláusula 27.1(vi)(a), eventual diferença de preço entre o valor real da aquisição de frota e a estimativa efetuada pela ANTT em seus estudos técnicos não serão objeto de reequilíbrio do contrato de subconcessão.

Referência: Anexo VI - Planilhas de cálculo da frota; Anexos Volume II - Memória de Cálculo; Caderno de Engenharia

Esclarecimentos solicitados: O quantitativo de locomotivas foi definido como números fracionários para cálculo do CapEx. Por exemplo, foram consideradas 3,2 locomotivas, etc. No entanto, sabe-se que não existe operação com quantitativos fracionários de material rodante e que a prática das concessionárias é de fazer o arredondamento para cima. Qual a lógica e as premissas utilizadas pela ANTT em fazer essa consideração? Se constatado erro em assim proceder, será possível o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato?

Resposta da Comissão de Outorga:

Trata-se de uma aproximação. Em que pese os resultados apontarem números fracionados, em que o arredondamento ocorreu para cima ou para baixo, tem-se outras variáveis no método que tendem a contrabalancear o efeito do arredondamento, tais como: o índice de indisponibilidade de frota, Velocidade Média Comercial (VMC); rotação de vagões e locomotivas, entre outros. Some-se a isto que o resultado obtido foi compatível com os indicadores de produtividade de frota (número de locomotivas e vagões em relação à produção de transporte) de ferrovias com características operacionais similares, o que

demonstra que o cálculo de dimensionamento de frota está adequado. Por fim, registre-se que os estudos técnicos elaborados pela ANTT são indicativos e que de acordo com a subcláusula 27.1(vi)(a), eventual diferença de preço entre o valor real da aquisição de frota e a estimativa efetuada pela ANTT em seus estudos técnicos não serão objeto de reequilíbrio do contrato de concessão.

Referência: Pág. 34 do “vol_ii_-cad_de_eng_memória_-_pós_TCU”

Esclarecimentos solicitados: No dimensionamento de locomotivas, a ANTT utiliza uma premissa de que os tempos de ponta de carga e descarga não são conhecidos e, por isso, pode-se adotar a referência do livro Operações Ferroviárias, de Rodrigo de Alvarenga Rosa. Essa consideração despreza os tempos de ponta que são muito impactantes na aquisição de material rodante. Além disso, a referência do livro só considera os tempos em trânsito e não os tempos que a composição fica parada dentro dos terminais de carga e descarga. Como se dará o ajuste ou reequilíbrio do contrato, uma vez que o dimensionamento considerado não reflete os tempos de material rodante parado nas pontas?

Resposta da Comissão de Outorga:

A afirmação do conselente não procede pelas seguintes razões: (i) a fórmula proposta pelo autor Rodrigo Alvarenga Rosa, considera, no cálculo da rotação de locomotivas, a Velocidade Média Comercial; (ii) a VMC considera os tempos de carregamento e descarregamento nos terminais, bem como o tempo de parada dos trens na operação. Assim, o dimensionamento da frota de locomotivas, efetuado pela ANTT, estão aderentes à literatura técnica. Por fim, registre-se que os estudos técnicos elaborados pela ANTT são indicativos e que de acordo com a subcláusula 27.1(vi)(a), eventual diferença de preço entre o valor real da aquisição de frota de locomotivas e a estimativa efetuada pela ANTT em seus estudos técnicos não serão objeto de reequilíbrio do contrato de subconcessão.

Referência: Pág. 34 do “vol_ii_-cad_de_eng_memória_-_pós_TCU”

Esclarecimentos solicitados: No dimensionamento de vagões também não foram considerados tempos de ponta, conforme foi exposto na dúvida referente ao

dimensionamento de locomotivas. Como se dará o ajuste ou reequilíbrio do contrato, uma vez que o dimensionamento considerado não reflete os tempos de material rodante parado nas pontas?

Resposta da Comissão de Outorga:

A afirmação do consulente não procede pelas seguintes razões: (i) a fórmula proposta pelo autor Rodrigo Alvarenga Rosa, considera, no cálculo da rotação de vagões, a Velocidade Média Comercial; (ii) a VMC considera os tempos de carregamento e descarregamento nos terminais, bem como o tempo de parada dos trens na operação. Assim, o dimensionamento da frota de vagões, efetuado pela ANTT, estão aderentes à literatura técnica. Por fim, registe-se que os estudos técnicos elaborados pela ANTT são indicativos e que de acordo com a subcláusula 27.1(vi)(a), eventual diferença de preço entre o valor real da aquisição de frota de vagões a estimativa efetuada pela ANTT em seus estudos técnicos não serão objeto de reequilíbrio do contrato de concessão.

Referência: Pág. 34 do “vol_ii_-_cad_de_eng_memória_-_pós_TCU

Esclarecimentos solicitados: A premissa de peso médio para granéis agrícolas é de 99 t/vagão. Essa é a capacidade nominal do vagão que é limitada pela tara do vagão (130 t Bruta menos 31 t de Tara). Dessa forma, nas atuais concessionárias do Brasil, já se adota como desafio 96 t/vagão para o peso máximo para cargas de granéis sólidos agrícolas. Como se dará o ajuste ou reequilíbrio do contrato, uma vez que a premissa de peso médio utilizado para o dimensionamento não reflete os modelos atuais utilizados nas ferrovias brasileiras?

Resposta da Comissão de Outorga:

A premissa de peso médio dos vagões graneleiros, utilizada no dimensionamento de frota, foi obtida a partir das especificações técnicas do fabricante nacional. O fato de que algumas concessionárias apresentarem desempenho de frota abaixo daquele utilizado pela ANTT não implica em reequilíbrio do contrato de subconcessão. A modelagem da ANTT deve buscar a eficiência, de forma que as especificações técnicas dos vagões, utilizadas no método de dimensionamento de frota, referem-se a vagões novos e modernos, cujo custo

de aquisição compõe o *capex*. Eventual diferença de preço entre o valor real da aquisição da frota de vagões e a estimativa efetuada pela ANTT em seus estudos técnicos não serão objeto de reequilíbrio do contrato de subconcessão nos termos da subcláusula 27.1(vi)(a).

Referência: Caderno de Engenharia

Esclarecimentos solicitados: O edital prevê que as obras faltantes no Tramo Sul devem ser concluídas em até 2 anos após a data de assunção. No entanto, devido ao atraso de publicação do edital e de um cronograma de engenharia que não incorra em sobre preços e testes em obras de artes especial não acabadas e que necessitarão de testes especial para sua retomada, um prazo razoável seria de no mínimo 3 anos para conclusão das obras. Dessa forma, é possível conceder carência do prazo de conclusão das obras até que sejam comprovadamente finalizadas?

Resposta da Comissão de Outorga:

Durante a elaboração dos estudos técnicos, considerou-se razoável o prazo de 2 (dois) anos, a contar da Data de Assunção, para conclusão das obras da Extensão Sul da FNS. Registre-se que eventuais atrasos no certame não afetam o prazo estabelecido, pois sua contagem inicia-se apenas após a Data de Assunção, isto é, a data de assinatura do contrato. Desta forma, informa-se que não será concedido carência no prazo estipulado para a conclusão das obras.

Referência: Item 8.1 e 8.2 – Apêndice E

Esclarecimentos solicitados: Os documentos do edital preveem que a Valec deverá concluir o 2S e o as obras de arte do lote 5S, com exceção da ponte do Rio Grande. Dessa forma, caso a Valec não conclua tais obrigações no prazo estipulado e a subconcessionária seja obrigada a terminar tais obras, será permitido o reequilíbrio econômico financeiro?

Resposta da Comissão de Outorga:

Na hipótese de descumprimento pela Interveniente Subconcedente, do prazo estabelecido na subcláusula 12.2(ii)(j), deverá a Subconcessionária, concomitantemente à Data de

Assunção, realizar as obras necessárias a tornar o trecho apto à prestação do serviço, por sua conta e risco, não fazendo jus a qualquer reequilíbrio econômico-financeiro, inclusive, mas não se limitando, àqueles decorrentes de eventual frustação de demanda ou de elevação dos custos ou investimentos previstos.

4. Protocolo ANTT/OUVIDORIA/5412797 (recebido em 31/01/2019, às 17:40 h)

Referência: Minuta de Contrato – item geral

Esclarecimentos solicitados: De acordo com a Deliberação nº 198/2017 da ANTT, publicada no DOU de 31.07.2018, o Pátio Ferroviário de Porto Nacional é vinculado ao Tramo Central da Ferrovia Norte-Sul. O mesmo ato conferiu à Subconcessionária FNS S.A. o direito de passagem não oneroso dentro dos limites geográficos do Pátio Ferroviário de Porto Nacional, inclusive para o acesso aos terminais privativos adjacentes ao referido pátio, e lhe incumbiu a obrigação de promover, às suas expensas, a manutenção operacional do pátio. Adicionalmente, determinou-se à VALEC e à Subconcessionária FNS S.A. a celebração de Contrato Operacional Específico - COE, tendo por objeto o compartilhamento do Pátio Ferroviário de Porto Nacional. Nesse sentido, em atendimento ao disposto na Deliberação nº 198/2017 da ANTT e, não tendo a VALEC promovido a assinatura até o momento, entende-se que a Subconcessionária do Tramo Central deverá celebrar COE com a Subconcessionária FNS S.A., tendo por objeto o compartilhamento do Pátio Ferroviário de Porto Nacional, por meio de direito de passagem não oneroso. Está correto o entendimento? Favor esclarecer se a ANTT dará publicidade adicional à questão do direito de acesso não oneroso ao Pátio Ferroviário de Porto Nacional, a ser regulado mediante COE, para que todos os interessados no presente certame possam tomar conhecimento da situação, ou se entende que Deliberação nº 198/2017 já é suficiente para fins publicidade da questão.

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Eventual celebração de Contrato Operacional Específico - COE entre a subconcessionária FNS S.A. (Tramo Norte) e a VALEC, para exercício de direito de passagem no Pátio de Porto Nacional, não implica necessariamente sua sub-rogação pela Subconcessionária do trecho entre Porto Nacional/TO e estrela

d'Oeste/SP. Tal sub-rogação, caso ocorra, deverá se dar com base na autonomia da vontade das partes em contratar.

Por fim, entende-se que a publicação da Deliberação ANTT nº 198/2017 no Diário Oficial da União – DOU cumpre os requisitos de publicidade do referido ato administrativo, sem prejuízo de eventuais alterações quanto ao referido instrumento decisório.

5. Protocolo ANTT/OUVIDORIA/5412784 (recebido em 31/01/2019, às 17:07 h)

Referência: Item 5.1 (i) do Edital

“3.2 Restrições à Alienação e à Aquisição”

5.1 O Edital, seus Anexos, bem como todas as informações, estudos e projetos disponíveis sobre a Ferrovia, inclusive os referentes às obras para conclusão da Extensão Sul, no trecho compreendido entre Ouro Verde de Goiás/GO a Estrela d’Oeste/SP, poderão ser obtidos: (i) em meio físico ou eletrônico, na sede da ANTT, em sua Ouvidoria, a partir do dia 30 de novembro de 2018, nos dias úteis, das 8 às 12h, e das 14 às 18 h, por meio de resarcimento à ANTT do valor da cópia; (ii) no sítio eletrônico da ANTT, www.antt.gov.br.

(i) Os documentos cujas características não permitam a sua disponibilização por meio do sítio eletrônico da ANTT serão disponibilizados em meio físico ou eletrônico, na sede da ANTT, conforme previsto no subitem 5.1.

Esclarecimentos solicitados: Com fundamento no disposto no item 5.1 (i) do Edital, a EGIS Engenharia e Consultoria Ltda. protocolizou a Carta SUP 007/19, por meio da qual solicitou a disponibilização de cópia integral de todos e quaisquer documentos que instruem o processo licitatório e que não estariam disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Ocorre que, até a presente data, não foram disponibilizados os documentos solicitados.

O conteúdo dos documentos solicitados afeta diretamente a elaboração da proposta econômica e, consequentemente, o Lance a ser oferecido pelos proponentes. Dessa forma, para que os proponentes tenham tempo hábil para considerar tais documentos em sua proposta econômica, é fundamental que a ANTT divulgue esses documentos com pelo menos 20 dias de antecedência da entrega da proposta econômica. Caso essa divulgação não ocorra no prazo acima, entendemos que a ANTT deverá definir uma nova data para a

entrega das propostas e realização do leilão, sob pena de inviabilizar a correta precificação do lance pelos proponentes. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta da Comissão de Outorga:

Consoante Comunicado Relevante nº 005/2019, foi disponibilizado no sítio eletrônico da ANTT, a partir de 11 de fevereiro de 2019, cópia integral do processo administrativo que trata da subconcessão da FNS no trecho entre Porto Nacional/TO e Estrela d'Oeste/SP. Desta feita, a consulente e outros interessados podem ter acesso aos documentos que instruem o referido processo.

6. **Protocolo ANTT/OUVIDORIA/5412618 e 5412772** (recebido em 31/01/2019, às 14:56 h)

Referência: Anexo I – Planilha da Modelagem Econômico-Financeira, do Caderno da Modelagem Econômico-Financeira

Esclarecimentos solicitados: Conforme tabela abaixo, observa-se que houve um decréscimo nos custos com frota e nos Custos Variáveis em relação à modelagem anteriormente apresentada na Audiência Pública. Trata-se de um decréscimo de cerca de 13%. Não obstante, observa-se que foi mantido o mesmo volume de carga a ser transportada.

	Audiência Pública	Liçãoção
Custos	R\$ '000.000	(4032) (3518)
Variáveis		
Locomotivas	R\$ '000.000	834 730
Vagões	R\$ '000.000	1235 1100

Essas alterações, aparentemente, tornam os resultados do modelo econômico-financeiro mais plausível, mas necessitam de algum comentário sobre as razões que levaram à sua realização.

Desse modo, poderia ser revelado quais razões foram adotadas para justificar a redução dos custos com frota e Custos Variáveis concomitante à manutenção do volume de carga a ser transportada?

Resposta da Comissão de Outorga:

A alteração dos valores associados à frota deve-se basicamente à modificação do Índice de Disponibilidade de Frota, ajustado em decorrência da fiscalização exercida pelo Tribunal de Contas da União. Quanto aos custos variáveis, as alterações se deram por ajuste (i) nas tarifas exigidas para que a FNSTC exercesse direito de passagem nas demais ferrovias e (ii) na metodologia empregada para a apuração de atividades relacionadas a custos variáveis (combustíveis, areia, dentre outros).

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 1.1, (i), (e)

Esclarecimentos solicitados: Na subcláusula 1.1, (i), (e) da Minuta de Contrato é definido Bens Reversíveis conforme os “termos da regulamentação específica da ANTT”, todavia não está especificada que regulamentação é esta.

Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

- (i) qual é a regulamentação específica?
- (ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que não há regulamentação específica sobre a matéria atualmente. Todavia, o tema consta da Agenda Regulatória de 2017/2018, e deverá compor também a Agenda 2019/2020.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusulas 1.1, (i), (e), e 34.3, 36.2, (i), 37.2, (i), e 44.1

Esclarecimentos solicitados: As subcláusulas 1.1, (i), (e), e 34.3, 36.2, (i), 37.2, (i), e 44.1 da Minuta de Contrato trataram dos Bens Reversíveis, sua identificação, indenização em caso de não amortização ou depreciação e condições de reversão. Todavia, verifica-se que:

(i) A definição de Bens foi feita de forma genérica como “os Bens da Subconcessão indispensáveis à continuidade da prestação dos serviços”. Como o termo “indispensáveis” não é objetivo, aumenta-se a insegurança relacionada ao contrato e a percepção de risco de futuros conflitos de interesse relacionados à classificação dos bens como reversíveis ou não. A fim de mitigar esse risco, é importante que, antes da apresentação da proposta, esteja claro um critério objetivo para definição dos bens como Bens Reversíveis. Nesse sentido: (i.1) qual é o critério objetivo a ser utilizado pela ANTT para considerar um bem indispensável e, consequentemente, reversível? (i.2) a ANTT pretende em algum momento especificar item por item quais dos Bens da Subconcessão são Bens Reversíveis, se sim, em que momento isso deve ocorrer?

Ao se tratar de indenização dos Bens Reversíveis, fala-se em depreciação ou amortização, todavia esses termos podem assumir significados bastante distintos do ponto de vista contábil. Essa situação tende a aumentar a percepção de risco de futuros conflitos de interesse envolvendo as próprias premissas que serão utilizadas em caso de discussão de indenização por bens não amortizados ou depreciados. Portanto, qual critério e metodologia a ANTT deve adotar para cálculo da indenização por Bens Reversíveis não integralmente amortizados ou depreciados?

A resposta a essas questões se torna ainda mais relevante quando se considera a opção regulatória de vedar prorrogações contratuais. Isso em vista, a necessidade futura de realização de novos investimentos vinculados à demanda certamente deixará Bens Reversíveis não amortizados, porque não poderá ser utilizada a prorrogação como técnica de reequilíbrio econômico-financeiro. De outro lado, essa circunstância também tende a impactar a proposta econômica dos licitantes, uma vez que o tratamento que será dado aos Bens Reversíveis pode impactar sobremaneira a modelagem-financeira da ferrovia.

Resposta da Comissão de Outorga:

De fato, isso se deve justamente em decorrência da imprevisibilidade dos bens que serão necessários para dar continuidade à prestação do serviço. Variáveis como marco regulatório, mudanças tecnológicas, origem e destino de cargas e competitividade entre modais de transporte, podem inferir nas decisões dos bens que serão declarados reversíveis pelo Poder Concedente. Contudo, deve-se ter assente que, na hipótese de extinção por advento do termo contratual, não será devida à Subconcessionária qualquer indenização em decorrência dos Bens da Subconcessão. Para as demais hipóteses de extinção, a indenização se dará apenas para os bens considerados reversíveis pela ANTT, nos termos da regulamentação específica a ser editada.

Quanto aos conceitos de depreciação e amortização, utilizados para fim de cálculo do valor de indenização dos Bens Reversíveis, dar-se-á pelo seu valor residual contábil, constantes dos registros contábeis da Subconcessionária. Esse valor residual, de caráter societário, deverá proceder da correta contabilização e aplicação das taxas de depreciação e amortização estabelecidas na Resolução ANTT nº 4.540/2014 e na 3ª Edição do Manual de Contabilidade da ANTT, ou outro normativo que venha a substituí-los.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 3.2. (iii), (a)

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 3.2. (iii), (a), prevê que os investimentos decorrentes de adições e adequações do Caderno de Obrigações realizados em qualquer momento, ou seja, novos investimentos, deverão ser integralmente amortizados ou depreciados no prazo da Subconcessão. Todavia, tendo em vista que a realização de novos investimentos em momento próximo do término do Contrato por obrigação contratual necessariamente impedirá a amortização ou depreciação integral desses investimentos, é correto o entendimento de que serão passíveis de indenização?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não é correto esse entendimento, pois embora não sejam passíveis de indenização, não significa que não serão remunerados. Na hipótese estrita de Investimentos Adicionais, determinados pela ANTT nos termos da Cláusula 7, será considerado no fluxo de caixa marginal, para fim de cálculo do valor devido de reequilíbrio, o prazo remanescente no

qual deverá a Subconcessionária perceber a remuneração adequada para manter o equilíbrio econômico-financeiro, e ao considerar esse prazo remanescente (que é reduzido pois aproxima-se o termo), tem-se como resultado uma elevação do valor do benefício que deverá ser percebido pela Subconcessionária, que será traduzido, por exemplo, em redução do Valor de Outorga ou de obrigações originalmente avençadas.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 18.7

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 18.7 prevê a possibilidade de a ANTT determinar que a Subconcessionária apresente Plano de Emergência. Tal documento deverá ser entregue “no prazo a ser definido pela ANTT”. Todavia, trata-se de documento de elaboração em geral complexa e não imediata. Em vista disso, existe algum parâmetro temporal utilizado pela ANTT a fim de que a Subconcessionária não se veja obrigada a uma obrigação cujo prazo não permite seu cumprimento adequado?

Resposta da Comissão de Outorga:

A decisão administrativa da ANTT que vier a estabelecer o prazo para apresentação do Plano de Emergência deverá ser efetuada, com base nos princípios que regem a administração pública, em especial, os de eficiência, proporcionalidade e razoabilidade. Cumpre ainda informar que as decisões administrativas da ANTT podem ser objeto de recurso, caso a Subconcessionária entenda que a referida decisão foi desarrazoada, garantido o devido processo legal, a ampla defesa e o contraditório.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusulas 12.2, (ii), (f) e (h), 12.3, (ii), (t), e 27.1, (xiii)

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 12.2, (ii), (f) e (h), prevê que é dever da Interveniente Subconcedente arcar com a responsabilidade pelos encargos ambientais e passivos ambientais, construtivos e de ocupação de faixa de domínio cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção. Nessa linha, a subcláusula 12.3, (ii), (t), prevê que é dever da Subconcessionária arcar com a responsabilidade por encargos ambientais e passivos ambientais, construtivos e de ocupação de faixa de domínio cujo fato gerador seja posterior à Data de Assunção.

Todavia, contrariando as duas disposições anteriores, a subcláusula 27.1, (xiii) estabelece que a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável pela correção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental, construtivo e por invasão de faixa de domínio cujo fato gerador seja anterior ou posterior à Data de Assunção.

Em vista da contrariedade existente entre, de um lado, as subcláusulas 12.2, (ii), (f) e (h), 12.3, (ii), (t), e, de outro lado, a subcláusula 27.1, (xiii), e, considerando que atribuir a responsabilidade pelos passivos ambientais construtivos e de ocupação irregular anteriores à Data de Assunção teria graves impactos sobre o valor da proposta econômica agregando risco descabido e inusual para projetos desse tipo, é correta a interpretação de que a Subconcessionária não é responsável pelo risco de correção, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental, construtivo e por invasão de faixa de domínio relacionado à Ferrovia, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção

Resposta da Comissão de Outorga:

A interpretação apresentada está incorreta. Apesar de (i) serem considerados deveres da Interveniente Subconcedente: responsabilizar-se pelos encargos ambientais relacionados ao objeto do Contrato, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção; responsabilizar-se pelos passivos ambientais, construtivos, e por ocupações na faixa de domínio, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção; responsabilizar-se civil, administrativa e criminalmente por passivos ambientais, construtivos e por invasões da faixa de domínio causados até a Data de Assunção; e concluir as obras sob sua responsabilidade até o dia 30 de junho de 2019, nos termos do Apêndice e do Caderno de Obrigações, e (ii) serem considerados deveres da Subconcessionária: responsabilizar-se pelos encargos ambientais relacionados ao objeto do Contrato de Subconcessão, cujo fato gerador seja posterior à Data de Assunção, **foi estabelecido no contrato que**: (a) a Subconcessionária deve responsabilizar-se pela **correção** dos passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, bem como pelos ônus e despesas relacionadas, sejam eles decorrentes de fatos geradores anteriores ou posteriores à Data de Assunção e que (b) os passivos ambientais, construtivos, e por invasões na faixa de domínio anteriores ou posteriores à Data de Assunção e assim identificados não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nesse sentido, os aspectos supracitados se apresentam como

riscos a serem assumidos pela Subconcessionária. Isso posto, deve a proponente considerar a matriz de riscos existente na formulação de sua proposta econômica.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 12.2, (ii), (d) e (e)

Esclarecimentos solicitados: A Minuta de Contrato de Subconcessão e seus anexos não esclarecem se (i), ao transferir a “infraestrutura ferroviária” descrita na subcláusula 12.2, (ii), (d) e (e), a Interveniente Subconcedente estará obrigada a transferir, também, à Subconcessionária as plataformas de embarque/desembarque já construídas pela VALEC ou, do contrário, se (ii) a Subconcessionária deverá, às suas expensas, construir todas as plataformas de embarque/desembarque para realizar suas operações.

Ademais, também não é informado se alguma das plataformas existentes se encontra arrendada a terceiros e, em caso positivo, quais os termos dos contratos de arrendamento firmados.

Nesse sentido questiona-se:

(i) Alguma das plataformas de embarque/desembarque existentes encontra-se arrendada a terceiros? Em caso positivo, favor informar as condições pactuadas pela VALEC com os eventuais arrendatários e disponibilizar, por ocasião da licitação, as minutas contratuais em vigor.

(ii) Apesar de terem sido celebrados contratos de arrendamento pela Interveniente Subconcedente com terceiros, a infraestrutura relativa às plataformas de embarque/desembarque será transferida à Subconcessionária?

A Subconcessionária deverá implantar (todas ou algumas das) plataformas de embarque/desembarque? Em caso positivo, favor informar se os terrenos necessários para a implantação desta infraestrutura estarão disponíveis para a Subconcessionária utilizar ou, do contrário, se será necessária a realização de novas desapropriações para que elas sejam construídas.

Resposta da Comissão de Outorga:

Quanto ao questionamento (i), de fato os estudos técnicos elaborados pela ANTT não apresentam informações sobre eventuais arrendamentos efetuados pela Interveniente Subconcedente. Contudo, tais informações poderão ser obtidas no seguinte endereço

eletrônico da VALEC, na rede mundial de computadores: <http://valec.gov.br/valec/licitacoes-e-contratos/licitacoes>.

Quanto ao questionamento (ii), não serão transferidas à Subconcessionária as linhas dos pátios nos terminais de carregamento ou descarregamento da Interveniente Subconcedente, inclusive guindastes, estrutura de armazenamento, etc. Caso a Subconcessionária tenha interesse em utilizar a estrutura de terminais construída pela Interveniente Subconcedente, deverá celebrar acordo comercial com aquela empresa pública.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 7.1

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 7.1 estabelece que a ANTT poderá determinar de forma unilateral a realização de Investimentos Adicionais em condições e limites estabelecidos em ato específico. Como se sabe, na medida em que a Subconcessionária já estará comprometida com a realização de elevados investimentos a serem realizados desde o início da Subconcessão (além dos também elevados custos operacionais da subconcessão), a indeterminação quanto às condições e limites para realização de novos investimentos incrementa significativamente os riscos envolvidos na Subconcessão. Isso se deve ao fato de que, a depender do valor do novo investimento, a sua execução pode se mostrar inviável, sobretudo em função de condições de financiamento.

Isso em vista, pede-se esclarecimento quanto a quais parâmetros devem ser utilizados pela ANTT para condicionar e/ou limitar Investimentos Adicionais determinados unilateralmente

Resposta da Comissão de Outorga:

Os Investimentos Adicionais, nos termos da definição da subcláusula 1.1(i)(y) são “*obras, atividades e serviços não previstos no Caderno de Obrigações, mas que venha a ser considerados necessários para a adequada prestação do serviço, mediante solicitação ou autorização da ANTT*”.

Resta garantido o direito de reequilíbrio do contrato de subconcessão, tendo em vista que, conforme a subcláusula 27.2(ix), o risco de realização de Investimentos Adicionais foi alocado ao Poder Concedente. Desta forma, caso o evento

aconteça, isto é, a solicitação ou autorização para a realização de Investimentos Adicionais, a subconcessionária fará jus a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, por meio da Revisão Extraordinária, conforme a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, especificada no Anexo 3 do contrato de subconcessão.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 33.8

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 33.8 estabelece que, finda a Intervenção, eventual saldo remanescente da exploração será entregue à Subconcessionária a não ser que a Subconcessão seja extinta, situação em que se aplicarão as disposições específicas. Pelo contexto, entendemos que a expressão “disposições específicas” diz respeito às regras contratuais aplicáveis para cada uma das modalidades de extinção da Subconcessão possíveis, previstas na subcláusula 33.1.

Esse entendimento está correto?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está incorreto. Aplicar-se-ão as disposições contratuais relacionadas à extinção da subconcessão, consideradas as hipóteses previstas na Cláusula 34, e não na subcláusula 33.1.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 34.1

Esclarecimentos solicitados: É correto o entendimento de que caso seja extinto o Contrato de Concessão da Interveniente Anuente e / ou esta seja liquidada ou por qualquer outro meio extinta, conforme vem sendo anunciado por agentes do Governo Federal, o Contrato de Subconcessão permanecerá em vigor?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, o entendimento está correto. Eventual liquidação da VALEC não extinguirá o Contrato de Subconcessão. Nos termos do Contrato de Concessão firmado entre a União e a VALEC, com a extinção da concessionária (VALEC), retornarão ao Poder Concedente (União/ANTT) todos os direitos e privilégios transferidos à concessionária, juntamente com os bens de propriedade da concessionária e aqueles resultantes de investimentos, declarados reversíveis pela concedente. Já em relação ao Contrato de Subconcessão, são

consideradas hipóteses de extinção do contrato: advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação; e falência ou extinção da Subconcessionária. Como observado, a extinção da concessionária não se configura como hipótese de encerramento da subconcessão, de forma que o acordo com a União continuaria válido.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 39.1

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 39.1 dispõe que a ANTT deverá declarar a nulidade do Contrato, impedindo os efeitos jurídicos que ordinariamente deveria produzir, além de desconstituir os já produzidos, caso seja faticamente possível, se verificada a existência de vício insanável. Todavia, não há uma definição do que se considera vício insanável, existindo em Direito Administrativo diferentes concepções desse termo. A indeterminação do conceito tende a agregar risco à Subconcessão. Desse modo, qual é a definição de vício insanável a ser adotada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Vícios insanáveis são defeitos que não podem ser corrigidos, e que não produzem qualquer efeito entre as partes. De maneira geral, correspondem àqueles indicados pela doutrina como tal, por exemplo, a assinatura de contrato administrativo de concessão por pessoa sem mandato.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 46.6

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 46.6 trata das comunicações entre as Partes, todavia não estabelece um prazo para que as mesmas sejam respondidas uma vez recebidas. Isso em vista, qual prazo deverá ser adotado para responder às comunicações?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não há padronização do prazo para resposta às comunicações, uma vez que ele depende do objeto, da relevância e da complexidade da matéria. Nesse sentido, os prazos serão definidos pela ANTT oportunamente, caso a caso, em função do conteúdo da comunicação. Importa destacar que, em alguns casos específicos, os prazos são definidos em regulamentação específica.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 1.1, (u)

Esclarecimentos solicitados: Na subcláusula 1.1, (u), da Minuta de Contrato é definido que a metodologia do Fluxo de Caixa Marginal atenderá aos “termos da regulamentação específica da ANTT”, todavia não está especificada que regulamentação é esta. Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

- (i) qual é a regulamentação específica?
- (ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que não há regulamentação específica sobre a matéria até o presente momento. Ademais, informa-se que o tema será oportunamente regulamentado, conforme metodologia adotada pela ANTT na produção normativa.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 1.1, (kk)

Esclarecimentos solicitados: Na subcláusula 1.1, (kk), é definido o termo Operações Acessórias referindo-se à “regulamentação específica da ANTT”, todavia não está especificada que regulamentação é esta.

Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

- (i) qual é a regulamentação específica?
- (ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que a regulamentação vigente para o dispositivo em comento é a Resolução ANTT nº 3.694/2011. Durante a evolução contratual, deverão ainda ser observadas quaisquer alterações no referido normativo, ou em novas normas que venham a ser editadas.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 1.1, (uu) e (ww)

Esclarecimentos solicitados: Na subcláusula 1.1, (uu) e (ww), são definidos os termos Tarifa de Direito de Passagem e Tarifa de Tráfego Mútuo referindo-se à “regulamentação específica da ANTT,” todavia não está especificada que regulamentação é esta.

Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

- (i) qual é a regulamentação específica?
- (ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que a regulamentação vigente para o dispositivo em comento é a Resolução ANTT nº 3.695/2011. Durante a evolução contratual, deverão ainda ser observadas quaisquer alterações no referido normativo, ou em novas normas que venham a ser editadas.

Referência: Minuta do Contrato, Subcláusula 4.7

Esclarecimentos solicitados: Na subcláusula 4.7, trata-se da possibilidade de alteração dos Projetos autorizados pela ANTT para fins de adequações, referindo-se à observância da “regulamentação do setor”, todavia não está especificada que regulamentação é esta.

Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

- (i) qual é a regulamentação específica?
- (ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que a regulamentação vigente para o dispositivo em comento é a Resolução ANTT nº 2.695/2008. Durante a evolução contratual, deverão ainda ser observadas quaisquer alterações no referido normativo, ou em novas normas que venham a ser editadas.

Referência: Minuta do Contrato, Subcláusula 5.3, (iii)

Esclarecimentos solicitados: Na subcláusula 5.3, trata-se das obrigações da Subconcessionária relativas à faixa de domínio, referindo-se à observância da “regulamentação do setor”, todavia não está especificada que regulamentação é esta.

Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

- (i) qual é a regulamentação específica?
- (ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que não há regulamentação específica sobre a matéria atualmente. Todavia, o tema consta da Agenda Regulatória de 2017/2018, e deverá compor também a Agenda 2019/2020.

Referência: Minuta do Contrato, Subcláusula 12.1, (ii), (b)

Esclarecimentos solicitados: Na subcláusula 12.1, (ii), (b), trata-se do dever de a ANTT proceder à fiscalização de acidentes ferroviários, referindo-se à observância da “regulamentação do setor”, todavia não está especificada que regulamentação é esta.

Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

- (i) qual é a regulamentação específica?
- (ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que a regulamentação específica de que trata o dispositivo em comento é a Resolução ANTT nº 1.431/2006, a qual encontra-se em atualização por meio do projeto “Adequação dos procedimentos para registro de acidentes ferroviários”, constante da Agenda Regulatória 2017/2018, e que deverá ser mantido na Agenda Regulatória 2019/2020. Durante a evolução contratual, deverão ainda ser observadas quaisquer alterações no referido normativo, ou em novas normas que venham a ser editadas.

Referência: Minuta do Contrato, Subcláusula 12.2, (ii), (a)

Esclarecimentos solicitados: Na subcláusula 12.2, (ii), (a), trata-se do dever da Subconcessionária de cumprir disposições regulamentares do serviço, todavia não está especificada que regulamentação é esta.

Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

- (i) qual é a regulamentação específica?
- (ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que a expressão “disposições regulamentares do serviço” se refere à totalidade dos regulamentos da ANTT correlatos à prestação do serviço de

transporte ferroviário de cargas e à exploração da infraestrutura ferroviária, tais como Resoluções ANTT nº 1.431/2006, nº 2.502/2007, nº 2.695, nº 3.694/2011 e 3.695/2011, dentre outras, assim como eventuais atualizações das referidas resoluções, e ainda os normativos que vierem a ser editados pela Agência.

Referência: Minuta do Contrato, Subcláusula 14.1

Esclarecimentos solicitados: Na subcláusula 14.1, trata-se da destinação de verbas para projetos de desenvolvimento tecnológico, referindo-se à observância da “regulamentação específica da ANTT”, todavia não está especificada que regulamentação é esta.

Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

- (i) qual é a regulamentação específica?
- (ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que não há regulamentação específica sobre a matéria atualmente, no âmbito do setor ferroviário. Ademais, informa-se que o tema será oportunamente regulamentado, conforme metodologia adotada pela ANTT na produção normativa.

Referência: Minuta do Contrato, Subcláusula 18.4

Esclarecimentos solicitados: Na subcláusula 18.4, trata-se da regularização de faltas e defeitos identificadas no âmbito de fiscalização, referindo-se à observância da “regulamentação específica da ANTT”, todavia não está especificada que regulamentação é esta.

Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

- (i) qual é a regulamentação específica?
- (ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que a regulamentação específica de que trata o dispositivo em comento é a Resolução ANTT nº 5.083/2016. Durante a evolução contratual, deverão ainda ser observadas quaisquer alterações no referido normativo, ou em novas normas que venham a ser editadas.

Referência: Minuta do Contrato, Subcláusula 18.6

Esclarecimentos solicitados: Na subcláusula 18.6, trata-se da manutenção de registro atualizado das condições dos Bens da Subconcessão, referindo-se à observância da “regulamentação específica da ANTT”, todavia não está especificada que regulamentação é esta.

Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

- (i) qual é a regulamentação específica?
- (ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que não há regulamentação específica sobre a matéria atualmente. Ademais, informa-se que o tema será oportunamente regulamentado, conforme metodologia adotada pela ANTT na produção normativa.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 20.2, (i)

Esclarecimentos solicitados: Na subcláusula 20.2, (i), trata-se da remuneração da Subconcessionária, referindo-se à observância da “regulamentação específica da ANTT”, todavia não está especificada que regulamentação é esta.

Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

- (i) qual é a regulamentação específica?
- (ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que a regulamentação específica de que trata o dispositivo em comento são as Resoluções ANTT nº 3.694/2011, nº 3.695/2011 e nº 5.746/2018. Durante a evolução contratual, deverão ainda ser observadas quaisquer alterações nos referidos normativos, ou em novas normas que venham a ser editadas.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusulas 21.1 e 22.1

Esclarecimentos solicitados: Nas subcláusulas 21.1 e 22.1, trata-se do desenvolvimento de Operações Acessórias e da exploração de Projetos Associados, referindo-se à observância da “regulamentação específica da ANTT”, todavia não está especificada que regulamentação é esta.

Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

- (i) qual é a regulamentação específica?
- (ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que a regulamentação específica de que trata o dispositivo em comento são a Resolução ANTT nº 3.694/2011 e a Resolução ANTT nº 5.746/2018. Durante a evolução contratual, deverão ainda ser observadas quaisquer alterações nos referidos normativos, ou em novas normas que venham a ser editadas.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 25.4, (viii)

Esclarecimentos solicitados: Na subcláusula 25.4, (viii), trata-se da aplicação de penalidade por alteração da composição acionária, referindo-se à observância da “regulamentação específica da ANTT”, todavia não está especificada que regulamentação é esta.

Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

- (i) qual é a regulamentação específica?
- (ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que a regulamentação específica que trata da análise de alterações na composição acionária é a Resolução ANTT nº 2.309/2007, a qual encontra-se em processo e revisão, conforme Agenda Regulatória 2017/2018. Durante a evolução contratual, deverão ainda ser observadas quaisquer alterações no referido normativo, ou em novas normas que venham a ser editadas.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusulas 25.4, (xviii), e 43.1

Esclarecimentos solicitados: Nas subcláusulas 25.4, (xviii), e 43.1 trata-se da contratação e manutenção de apólices de seguro, referindo-se à observância da “regulamentação específica da ANTT”, todavia não está especificada que regulamentação é esta.

Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

- (i) qual é a regulamentação específica?
- (ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que a regulamentação específica de que trata o dispositivo em comento é a Resolução ANTT nº 4.624/2015, cuja revisão integrará a Agenda Regulatória 2019/2020. Durante a evolução contratual, deverão ainda ser observadas quaisquer alterações no referido normativo, ou em novas normas que venham a ser editadas.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 25.8

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 25.8 trata da possibilidade de a ANTT decretar a caducidade do Contrato de Subconcessão, desde que observados os devidos procedimentos. Todavia, não especifica que procedimentos são esses. Em vista disso, qual seria o procedimento adotado para decretação de caducidade?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que os procedimentos estão especificados no Contrato em apreciação, por exemplo, em sua Cláusula 37, bem como na Lei nº 8.987/1955, especialmente em seu art. 38. Cumpre destacar que constou da agenda Regulatória 2017/2018 projeto denominado “Regulamentação do Processo de Aplicação da Penalidade de Caducidade”, o qual deverá ser mantido na Agenda Regulatória 2019/2020, com vistas a debater o processo de declaração e execução da modalidade de extinção contratual por meio da caducidade e as etapas do procedimento interno de declaração.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 26.1

Esclarecimentos solicitados: Na subcláusula 26.1, trata-se da adoção de medida preventiva contra a Subconcessionária, referindo-se à observância da “regulamentação da ANTT”, todavia não está especificada que regulamentação é esta.

Nos termos das respostas às contribuições por ocasião da Audiência Pública, foi respondido por esta Agência que se mostrava adequada a citação da regulamentação específica quando houver.

Em vista disso, questiona-se:

(i) qual é a regulamentação específica?

(ii) caso esta não exista, se existe alguma proposta de norma a fim de preencher a lacuna e onde esta poderia ser acessada?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que a regulamentação específica de que trata o dispositivo em comento são as Resoluções ANTT nº 5.083/2016 e nº 3.694/11. Durante a evolução contratual, deverão ainda ser observadas quaisquer alterações no referido normativo, ou em novas normas que venham a ser editadas.

Referência: Minuta de Contrato Subcláusula 12.3.(ii)(h)

Esclarecimentos solicitados: É correto o entendimento de que a obrigação de adquirir, no mínimo, 75% (setenta e cinco) de toda a frota em nome próprio, deverá ser avaliada por ocasião da extinção da concessão, de maneira que seja possível operar a concessão a partir de *leasing* do material rodante com opção de compra antes da extinção da concessão? Em caso negativo, com qual periodicidade será feita a apuração desse percentual de 75%? Em qualquer caso, é correto o entendimento de que a obrigação de adquirir material rodante não impede nem restringe a utilização da ferrovia por meio de exercício de direito de passagem ou de tráfego mútuo, por outras concessionárias ou ainda por Operadores Ferroviários Independentes? Ainda, é correto o entendimento de que o percentual de 75% será apurado considerando apenas as operações de transporte realizadas em nome da própria Subconcessionária?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. A obrigação de adquirir, no mínimo 75% (setenta e cinco por cento) de toda a frota em nome próprio deverá ser cumprida durante toda a vigência do Contrato de Subconcessão. A apuração poderá ser efetuada pela ANTT a qualquer tempo. Contudo, por meio do Relatório de Acompanhamento Anual, a subconcessionária encaminhará à ANTT as informações necessárias à verificação dessa obrigação uma vez por ano. O entendimento de que o percentual de 75% será apurado considerando somente as operações de transporte realizadas pela subconcessionária está correto. Claro que, nos casos em que a Subconcessionária for visitada por terceiros, seja por meio do direito de passagem ou tráfego mútuo, e a frota compartilhada, isto será

considerado na verificação da obrigação. Por fim, há de se esclarecer que a frota adquirida pela Subconcessionária diretamente, ou por intermédio das operações de *leasing* e alienação fiduciária será considerada como adquirida em nome próprio, ao passo que a frota de posse da Subconcessionária, cuja propriedade seja de terceiros, não.

Referência: Minuta de Contrato, Subcláusula 12.3.(i)

Esclarecimentos solicitados: Embora não esteja explícito no rol de dos direitos expressos da Subconcessionária previstos na subcláusula 12.3(i) da Minuta de Contrato, é correto o entendimento de que a Subconcessionária tem direito de transitar nas malhas adjacentes, por meio do exercício de direito de passagem ou de tráfego mútuo, ao longo de todo o prazo da Subconcessão? Na mesma linha, é correto o entendimento de que, conforme o disposto no art. 6º do Regulamento dos Transportes Ferroviários (aprovado pelo Decreto 1.832/96) é uma obrigação das operadoras de concessão ferroviária compartilhar seus recursos operacionais

e, no mínimo, compartilhar as vias para o exercício do direito de passagem, estando, assim, assegurado o direito do operador da FNSTC de compartilhar as vias das concessões pelas quais terá que circular seus trens para complementar os serviços de transportes, situação preponderante conforme demonstrado nos anexos do Edital? Ainda em linha com o Regulamento dos Transportes Ferroviários, é correto o entendimento de que o compartilhamento de infraestrutura constitui uma obrigação incondicionada e, portanto, a eventual alegação de ausência de capacidade ociosa não é suficiente para afastar a exigibilidade dessa obrigação?

A título de melhor compreensão da pergunta acima, registre-se o inteiro teor do art. 6º do Regulamento dos Transportes Ferroviários: “Art. 6º As Administrações Ferroviárias são obrigadas a operar em tráfego mútuo ou, no caso de sua impossibilidade, permitir o direito de passagem a outros operadores”.

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que a Subconcessionária terá o direito de transitar nas malhas do Subsistema Ferroviário Federal. Para isso, as regras aplicáveis ao processo de compartilhamento da infraestrutura deverão ser observadas, em especial aquelas

constantes do Contrato de Subconcessão proposto, da Resolução ANTT nº 3.695/2011 e do Comunicado Relevante nº 01/2018. Quanto à obrigação das concessionárias ferroviárias existentes de compartilhar a infraestrutura e os recursos operacionais, cabe destacar que tal disposição consta do RTF e deve ser observada pelas empresas reguladas, respeitadas ainda as demais normas aplicáveis, assim como os contratos de transporte e de concessão vigentes, de forma que a aplicação do RTF não deve ser feita de forma isolada, mas sim em conjunto com a base legal e jurídica referente à matéria.

Referência: Minuta do Contrato, Subcláusula 12.1(ii)

Esclarecimentos solicitados: Dada sua elevada relevância como instrumento mitigador de risco da subconcessão, por que não está prevista expressamente como obrigação da ANTT a supervisão, permanente e tempestiva, das operações ferroviárias, de forma a verificar o cumprimento das condições estabelecidas para o exercício pela Subconcessionária do direito de passagem ou tráfego mútuo nas malhas adjacentes? Como funcionará e quais os instrumentos disponíveis para realização dessa supervisão? A eventual falha na obrigação de supervisão pela ANTT não deveria ser considerada um risco alocado ao Poder Concedente e, portanto, capaz de ensejar o devido reequilíbrio econômico-financeiro da subconcessão da FNSTC para compensar os prejuízos incorridos pela Subconcessionária?

Resposta da Comissão de Outorga:

Esclarece-se que a atribuição da ANTT relativa à regulação e supervisão/fiscalização do cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários encontra-se consignada na Lei nº 10.233/2001. Consoante o referido diploma legal, a ANTT tem como uma de suas atribuições fazer cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas. Nesse sentido, a não especificação da obrigação de fiscalização sobre cada uma das condições e disposições regulamentares e contratuais aplicáveis não exime a Agência de suas obrigações.

Ademais, os procedimentos de fiscalização da ANTT se dão por meio de acompanhamento *in loco* e de avaliações documentais. Quando identificadas possíveis irregularidades na conduta das empresas reguladas, são instaurados processos de

apuração, nos termos determinados pela Resolução ANTT nº 5.083/2016. A existência dos dispositivos citados, não impede, contudo, o aprimoramento dos instrumentos de acompanhamento do trânsito de trens na malha ferroviária nacional, podendo a ANTT, oportunamente, dispor de sistemas de supervisão dos centros de controle operacional das concessionárias, visando assegurar o cumprimento das normas, em especial, aquelas afetas ao compartilhamento de infraestrutura e recursos operacionais.

Referência: Minuta do Contrato, Subcláusula 12.1(ii)(e)

Esclarecimentos solicitados: Dado que é obrigação da ANTT zelar também pelos direitos da Subconcessionária nos termos da subcláusula 12.1.(ii)(e) da Minuta do Contrato, e considerando que:

- o COE, instrumento que norteia o direito de passagem, deverá ser negociado pela Subconcessionária com as outras concessionárias das malhas adjacentes, que são monopolistas nas suas respectivas áreas de concessão e, portanto, dispõem de elevado poder de mercado;
- a Subconcessionária depende do direito de passagem para realização da quase totalidade de seus negócios;
- as concessionárias visitadas concorrem com a Subconcessionária na disputa por fluxos de cargas de potenciais clientes;
- as condições comerciais e operacionais para o exercício do direito de passagem determinam a competitividade da Subconcessionária no mercado, já que impactam cerca de 50% dos custos dos serviços de transportes da FNSTC;
- as participações cruzadas nas concessões a serem visitadas (VALE-VLI/MRS e COSAN-MALHA PAULISTA/MALHA NORTE) podem criar condições diferenciadas para as empresas do mesmo grupo em relação às condições ofertadas à Subconcessionária;
- qualquer impasse nas negociações do COE, decorrente de qualquer tipo de interesse da concessionária visitada, paralisa os negócios da Subconcessionária e compromete seus resultados;
- a ANTT se compromete a arbitrar os impasses entre concessionários;
- a agilidade e efetividade da ação da ANTT são os únicos instrumentos de gestão deste risco na concessão da FNSTC;

Pergunta-se: como a ANTT vai regular a continuidade dos serviços durante o processo negociação do COE e de arbitragem pela ANTT? Haverá um prazo máximo para que a ANTT arbitre a solução em caso de conflito? Caso esse prazo máximo não seja observado, a Subconcessionária terá direito a reequilíbrio econômico-financeiro

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que o Contrato Operacional Específico – COE é firmado entre particulares, em regime de Direito Privado, de forma que não há qualquer participação da ANTT em seu processo de negociação. Contudo, caso alguma das partes entenda que seus direitos estão sendo afetados, ou que há questões não resolvidas e que ensejam a atuação da ANTT, essa poderá recorrer à Agência, que atuará conforme disposto no Comunicado Relevante nº 01/2018, inclusive observando os prazos constantes no art. 30 da Resolução ANTT nº 3.694/2011 (conclusão do arbitramento em até 180 (cento e oitenta) dias após sua instauração). Ademais, conforme dispõe o item 4 do referido Comunicado Relevante, em caso de arbitramento, será assegurada a manutenção da continuidade da prestação do serviço público de transporte ferroviário aos usuários das ferrovias.

Por fim, quanto às causas ensejadoras de reequilíbrio, cumpre destacar que correspondem àquelas constantes da cláusula 27.2, inclusive seu item (ii). Dessa forma, eventuais descumprimentos de prazos regulamentares pela ANTT poderão ensejar o reequilíbrio da subconcessão.

Referência: Minuta do Contrato, Cláusula 27

Esclarecimentos solicitados: No caso de ocorrer qualquer tipo de inibição do exercício do direito de passagem, paralisação ou retardamento dos trens, causado pela concessionária visitada, os prejuízos financeiros decorrentes serão resarcidos pela concessionária visitada ou compensados com reequilíbrio econômico-financeiro da concessão da FNSTC? Esse não deveria ser um risco expressamente alocado ao Poder Concedente, dado que quem tem melhores condições de impor o cumprimento da obrigação de compartilhamento é a própria ANTT?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que não há previsão de reequilíbrio caso ocorra qualquer tipo de inibição do exercício do direito de passagem, paralisação ou retardamento dos trens, causado pela concessionária visitada. As causas ensejadoras de reequilíbrio são aquelas constantes da cláusula 27.2. Cabe destacar, contudo, que no âmbito administrativo, caso alguma das partes entenda que seus direitos estão sendo afetados ou que há questões não resolvidas que ensejam a atuação da ANTT, poderá recorrer à Agência, que apurará o caso específico com base nos procedimentos constantes das Resoluções ANTT nº 3.694/2011, nº 3.695/2011 e nº 5.083/2016.

7. Protocolo ANTT/OUVIDORIA/5412747 (recebido em 31/01/2019, às 00:26 h)

Referência: Subcláusula 1.1 “zz” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“1.1 Definições

(zz) Termo de Recebimento Provisório: documento assinado pela ANTT, Interveniente Subconcedente e Subconcessionária, com o inventário realizado pela Interveniente Subconcedente acerca dos bens vinculados à Concessão e existentes a serem transferidos, com o estado de conservação, operação e especificações técnicas, e que formaliza a permissão de uso e acesso aos ativos, instalações e equipamentos da Subconcessão”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 1.1, “zz” da Minuta de Contrato define a expressão Termo de Recebimento Provisório. De acordo com a lógica contratual, entendemos que este documento incluirá a totalidade do detalhamento das inconformidades técnicas, passivos ambientais, construtivos e por invasões na faixa de domínio de conhecimento da ANTT e da Interveniente Anuente. Assumindo que esse entendimento está correto, seria fundamental que a ANTT divulgasse, com antecedência razoável da data do leilão, e de forma organizada e transparente, todos os apontamentos que serão incluídos no Termo de Recebimento Provisório, de forma a gerar simetria informacional entre todos os licitantes, que poderão então precisar esses problemas no Lance. Caso essa divulgação não seja feita previamente, na forma acima, entendemos que a única anotação acerca de passivo ambiental, construtivo, inconformidade técnica e problemas com invasões das faixas de domínio a ser inserida no Termo de Recebimento

Provisório é aquela revelada no Comunicado Relevante nº 02/2018, relacionada ao problema das britas nos lotes em referência. Está correto nosso entendimento?

Adicionalmente, consideramos que a falta de divulgação de todos os apontamentos que serão incluídos no Termo de Recebimento Provisório afeta diretamente a elaboração da proposta econômica e, consequentemente, o Lance a ser oferecido pelos proponentes. Dessa forma, para que os proponentes tenham tempo hábil para considerar tais documentos em sua proposta econômica, é fundamental que a ANTT divulgue esses apontamentos com pelo menos 20 dias de antecedência da entrega da proposta econômica. Caso essa divulgação não ocorra no prazo acima, entendemos que a ANTT deverá definir uma nova data para a entrega das propostas e realização do leilão, sob pena de inviabilizar a correta precificação do lance pelos proponentes. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Quanto ao conteúdo do Termo de Recebimento Provisório, cabe destacar que o entendimento apresentado está incorreto. O mesmo conterá o **inventário** realizado pela Interveniente Subconcedente acerca **dos bens vinculados à Concessão** e existentes a serem transferidos, com o estado de conservação, operação e especificações técnicas.

Ademais, uma relação (não exaustiva) dos passivos ambientais, construtivos e de invasão de faixa de domínio que são de conhecimento da ANTT e da Interveniente Subconcedente já consta do Anexo 18 do Edital. Dessa forma, diferentemente do indicado, o Comunicado Relevante nº 002/2018 não é a única fonte de informação acerca dos referidos passivos.

Por fim, indica-se que o Termo de Recebimento Provisório será disponibilizado antes da assinatura do contrato de subconcessão, mas não necessariamente previamente ao Leilão. Contudo, tendo em vista a divulgação do Comunicado Relevante nº 002/2018 e do Anexo 18 do Edital, não há que se falar em postergação da data de apresentação das propostas e de realização do leilão em virtude de assimetria informacional.

Referência: Subcláusula 3.1 (ix) do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“3.1 Composição

(ix) Os passivos ambientais, construtivos, e por invasões na faixa de domínio anteriores ou posteriores à Data de Assunção e assim identificados não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato”.

Esclarecimentos solicitados: A apuração da responsabilidade e alocação de riscos atribuídos à Subconcessionária e à Interveniente Subconcedente relacionados aos passivos ambientais, construtivos e por ocupações de faixa de domínio impõe a leitura sistemática das subcláusulas 3.1 (ix); 12.2 (ii), “h”; 12.2 (ii), “i”; 12.3 (ii), “t”; 12.3 (ii) “ff”; e 27.1 (xiii) da Minuta de Contrato. A partir da análise desses itens, solicitamos os seguintes esclarecimentos:

- 1) A expressão “passivos ambientais, construtivos e por invasões na faixa de domínio” é taxativa, ou seja, apenas esses tipos de passivos (passivos ambientais, passivos construtivos e passivos por ocupação da faixa de domínio) estão abarcadas pela disposição contratual em referência? Ou, contrariamente, trata-se de rol meramente exemplificativo?
- 2) Com relação aos potenciais pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro em decorrência da materialidade de passivos ambientais, construtivos e ocupações por faixa de domínio, o TCU firmou entendimento pela necessidade de uma análise qualitativa dos passivos construtivos, ambientais e inconformidades técnicas já conhecidas, cuja finalidade é mitigar os tais pedidos com grande assimetria informacional:

“101. Portanto, em linha com o acima exposto, cumpre determinar à ANTT, tendo em vista o que dispõe o art. 23, inciso V, da Lei 8.987/1995, e o princípio da segurança jurídica, que adeque o item 3.1.ix da minuta de contrato ao disposto nos itens 5.1.v, 5.2.iii, 12.2.ii.h e 12.3.ii.ee, de forma que guardem coerência entre si, esclarecendo que **não poderá haver reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão passivos ambientais e as invasões de faixa de domínio anteriores à data de assunção** da subconcessionária, ou outra solução regulatória aplicável”.

“170. (...) é imprescindível que os passivos construtivos, ambientais e as inconformidades técnicas já conhecidas sejam explicitadas no edital e nos instrumentos contratuais, porque notadamente não se trata de vícios ocultos.

171. Busca-se evitar quaisquer alegações futuras de desconhecimento dessas pendências, **as quais têm potencial de gerar pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro com**

grande assimetria informacional. Um exemplo já foi mencionado neste Voto e trata da situação da brita fora das especificações nos lotes 5S e 5SA". (TCU. Acórdão nº 2195/2018, Min. Relator Bruno Dantas, j. 19.09.2018) (grifo nosso).

Com a finalidade de mitigar tais pleitos, o TCU determina a necessidade de publicidade de um diagnóstico detalhado dos passivos construtivos, ambientais e das inconformidades técnicas. Idealmente, tal diagnóstico abarcaria, adicionalmente, os passivos por invasão de faixa de domínio. Por isso, entendemos que os passivos ambientais, os passivos construtivos, os passivos por inconformidades técnicas e os passivos por ocupação da faixa de domínio serão disponibilizados pela ANTT de forma organizada, transparente e expressa para todos os licitantes, com antecedência necessária para a avaliação de seu conteúdo. Caso, no entendimento da ANTT, essas informações já tenham sido divulgadas no âmbito do edital, contrato e seus anexos, por favor, indicar de forma organizada e transparente onde especificamente essas informações constam. Entendemos também que essas mesmas informações constarão do Termo de Recebimento Provisório e nas licenças ambientais. Está correto nosso entendimento?

3) Adicionalmente, entendemos que, para que os passivos ambientais, construtivos e invasões de faixa de domínio anteriores à Data de Assunção não acarretem reequilíbrio econômico-financeiro, eles deverão ter sido previamente divulgados pela ANTT (conforme a expressão “assim identificados”, nos termos da subcláusula 3.1 (ix) da Minuta de Contrato). Isto porque, na medida em que os passivos ambientais, construtivos e por invasões na faixa de domínio forem objetivamente desconhecidos pela Subconcessionária ou seus acionistas, ou não forem declarados pela ANTT, deverão ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro. Está correto nosso entendimento?

4) Diante do posicionamento do TCU, entendemos que a responsabilização pelos passivos ambientais, construtivos e ocupações na faixa de domínio será atribuída à Subconcessionária apenas para os fatos geradores posteriores à Data de Assunção. Está correto nosso entendimento?

5) Adicionalmente, consideramos que a falta de divulgação do diagnóstico dos passivos afeta diretamente a elaboração da proposta econômica e, consequentemente, o Lance a ser oferecido pelos proponentes. Dessa forma, para que os proponentes tenham tempo hábil para considerar tais documentos em sua proposta econômica, é fundamental

que a ANTT divulgue esses passivos com pelo menos 20 dias de antecedência da entrega da proposta econômica. Caso essa divulgação não ocorra no prazo acima, entendemos que a ANTT deverá definir uma nova data para a entrega das propostas e realização do leilão, sob pena de inviabilizar a correta especificação do lance pelos proponentes. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

A seguir, prestam-se os seguintes esclarecimentos:

- 1) A expressão “passivos ambientais, construtivos e por invasões na faixa de domínio” não é taxativa, mas sim, exemplificativa.
- 2) A ANTT disponibilizou, de forma organizada, transparente e expressa a todos os interessados, com antecedência para a avaliação de seu conteúdo, o Anexo 18 do Edital (<http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/54420.html#lista>), o qual consiste em uma planilha eletrônica, com os passivos ambientais, construtivos e por invasões na faixa de domínio, de conhecimento da ANTT e da Interveniente Subconcedente.
- 3) Não, o entendimento está incorreto. Nos termos da subcláusula 12.3(ii)(ff), a Subconcessionária é responsável pela *“correção dos passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, bem como pelos ônus e despesas relacionadas, sejam eles decorrentes de fatos geradores anteriores ou posteriores à Data de Assunção”*. Some-se a isto, o disposto na subcláusula 27.1(xiii), que alocou os riscos de *“correção, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental, construtivo e por invasão da faixa de domínio relacionado à ferrovia, cujo fato gerador seja anterior ou posterior à Data de Assunção”* à Subconcessionária. Diante do exposto, resta cristalino que a Subconcessionária é responsável por todos os passivos ambientais, construtivos e por invasões da faixa de domínio, anteriores ou posteriores à Data de Assunção, inclusive aqueles que ainda não foram identificados pela ANTT ou pela Interveniente Subconcedente.
- 4) Não, o entendimento está incorreto. Conforme item 9.4.4 do Acórdão nº 2.195/2018, a Corte de Contas recomendou à ANTT que *“promova os necessários ajustes nas minutas do edital e do contrato a fim de que todas as obrigações relativas aos passivos ambientais e às invasões de faixa de domínio sejam integralmente transferidas para a futura subconcessionária, incluídos aqueles cujos fatos geradores sejam*

anteriores à data de assunção do contrato, em atenção ao art. 26, § 2º, da Lei 8.987/1995". Importante registrar que a Agência atendeu na íntegra a recomendação do Tribunal, por meio das subcláusulas 12.3(ii)(ff) e 27.1(xiii).

5) Importante registrar que a Agência divulgou os passivos ambientais, construtivos e por invasões na faixa de domínio, por intermédio do Anexo 18 do edital, em prazo superior ao sugerido pelo consulente, de forma a não prejudicar a avaliação dos riscos envolvidos e formulação da proposta econômica.

Referência: Item 4.5 (i) do Anexo I - Caderno de Obrigações – Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.5. Os Investimentos para remanejamento de linhas de transmissão consistem no remanejamento de 16 (dezesseis) linhas de transmissão existentes, localizadas na Extensão Sul.”

i) A Subconcessionária deverá remanejar, no prazo de 02 até (dois) anos, contados a partir da Data de Assunção, 16 (dezesseis) linhas de transmissão, localizadas nos Lotes 2S, 3S e 5S da Extensão Sul, nos Km indicados na Tabela 2, com valor estimado e indicativo de R\$ 7.654.353,72 (sete milhões, seiscentos e cinquenta e quatro mil, trezentos e cinquenta e três reais e setenta e dois centavos), considerando o benefício do REIDI, na data-base de dezembro de 2017.

Item 9.3.3 do Caderno de Engenharia - Volume 1

Item 4.1.3 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Remanejamento de linhas de transmissão. Definição da altura de transposição das linhas de transmissão

O item 4.5 do Anexo I – Caderno de Obrigações prevê o remanejamento de 16 (dezesseis) linhas de transmissão pela Subconcessionária. O item 9.3.3 – Volume I e o item 4.1.3 – Volume 2, ambos do Caderno de Engenharia não informam as alturas de transposição das linhas de transmissão sobre o eixo da Ferrovia.

Assim, estamos considerando que as avaliações de segurança foram feitas pela Concessionária de acordo com as NBRs específicas para travessias elétricas sobre ferrovias, que preveem altura mínima de transposição de 12 metros a partir do boleto.

Ainda, estamos considerando que não serão necessários outros remanejamentos de linhas de transmissão além das 16 (dezesseis) apontadas no Caderno de Obrigações. Estão corretas nossas considerações?

Solicitamos ainda a disponibilização do Ofício VALEC nº 1839/2017-PRESI, de 15/05/2017, mencionado no Caderno de Engenharia como fonte de premissas acerca das transposições, em tempo hábil para sua devida consideração na formulação das propostas dos concorrentes na presente licitação.

Resposta da Comissão de Outorga:

As considerações estão parcialmente corretas. A obrigação de remanejar 16 (dezesseis) linhas de transmissão identificadas pertence à Subconcessionária, que deverá cumpri-la em consonância com as normas técnicas aplicáveis. Caso as linhas de transmissão se encontrem fora dos normativos, deverá a Subconcessionária, às suas expensas, proceder o remanejamento de forma adequada. De fato, no que tange ao remanejamento das linhas de transmissão, a obrigação da concessionária se refere a dezesseis linhas de transmissão, cuja descrição é apresentada no item 4.5(i) do Caderno de Obrigações. Caso o Caderno de Obrigações seja alterado, de modo a ampliar as obrigações da subconcessionária, é certo que a Subconcessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme previsto na subcláusula 27.2(v). Por fim, cumpre registrar que a Agência publicou cópia integral do processo referente à subconcessão a ferrovia Norte-Sul, de Porto Nacional (TO) à Estrela d'Oeste (SP), cuja cópia do Ofício nº 1839/2017-PRESI, de 15/05/2017 encontra-se disponível no Volume I, folha 085 no seguinte endereço eletrônico da rede mundial de computadores:

http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/54708/Copia_Integral_do_Processo_da_Subconcessao_da_Ferrovia_Norte_Sul_Tramo_Central__FNS_TC_.html

Referência: Item 4.5 (i) do Anexo I - Caderno de Obrigações – Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.5. Os Investimentos para remanejamento de linhas de transmissão consistem no remanejamento de 16 (dezesseis) linhas de transmissão existentes, localizadas na Extensão Sul.”

(i) A Subconcessionária deverá remanejar, no prazo de 02 até (dois) anos, contados a partir da Data de Assunção, 16 (dezesseis) linhas de transmissão, localizadas nos Lotes 2S, 3S e 5S da Extensão Sul, nos Km indicados na Tabela 2, com valor estimado e indicativo de R\$ 7.654.353,72 (sete milhões, seiscentos e cinquenta e quatro mil, trezentos e cinquenta e três reais e setenta e dois centavos), considerando o benefício do REIDI, na data-base de dezembro de 2017.

Item 9.3.3 do Caderno de Engenharia - Volume 1

Item 4.1.3 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Remanejamento de linhas de transmissão Cronograma do Caderno de Obrigações.

O item 4.5 do Anexo I – Caderno de Obrigações prevê o remanejamento de 16 (dezesseis) linhas de transmissão pela Subconcessionária. O item 4.5 (i) estabelece que o remanejamento de linhas de transmissão deve ser realizado no prazo de até 2 (dois) anos. Dado que o remanejamento de linhas de transmissão requer a participação e colaboração das concessionárias de energias, entendemos que nas hipóteses de descumprimento do prazo de 2 (dois) anos para remanejamento de linhas de transmissão, a Subconcessionária não poderá ser responsabilizada e penalizada desde que fique comprovada que adotou as medidas necessárias para sua realização, e que não tenham sido realizadas por circunstâncias alheias à sua vontade ou que não lhe possa ser exclusivamente imputada (i.e colaboração das concessionárias). Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, o entendimento está correto. Caso a obrigação descrita no item 4.5(i) não seja cumprida no prazo estabelecido por razões que não podem ser imputadas à Subconcessionária, após o devido processo legal, garantida a ampla defesa e o contraditório, é certo que nenhuma sanção poderá ser aplicada em desfavor da subconcessionária. Contudo, deve-se restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Referência: Item 4.5 (i) do Anexo I - Caderno de Obrigações – Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.5. Os Investimentos para remanejamento de linhas de transmissão consistem no remanejamento de 16 (dezesseis) linhas de transmissão existentes, localizadas na Extensão Sul. ”

(i) A Subconcessionária deverá remanejar, no prazo de 02 até (dois) anos, contados a partir da Data de Assunção, 16 (dezesseis) linhas de transmissão, localizadas nos Lotes 2S, 3S e 5S da Extensão Sul, nos Km indicados na Tabela 2, com valor estimado e indicativo de R\$ 7.654.353,72 (sete milhões, seiscentos e cinquenta e quatro mil, trezentos e cinquenta e três reais e setenta e dois centavos), considerando o benefício do REIDI, na data-base de dezembro de 2017.

Item 9.3.3 do Caderno de Engenharia - Volume 1

Item 4.1.3 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Remanejamento de linhas de transmissão

Custos do remanejamento de linhas de transmissão

O item 4.5 do Anexo I – Caderno de Obrigações prevê o remanejamento de 16 (dezesseis) linhas de transmissão pela Subconcessionária. O item 4.5 (i) apresenta o valor estimado e indicativo de R\$ 7.654.353,72, considerando o benefício do REIDI, na data-base de dezembro de 2017, para tais remanejamentos.

Redação do item 4.1.3.2 – Volume 2 do Caderno de Engenharia, que apresenta os custos utilizados pela VALEC para o remanejamento de linhas de transmissão, constata-se que o custo previsto não está alinhado com o escopo exigido no Caderno de Obrigações e Caderno de Engenharia, pois não considera os valores cobrados pelas concessionárias de energia pelo risco e pela indisponibilidade temporária da rede. Está correta nossa constatação?

Adicionalmente, dado que o valor cobrado pelas concessionárias de energia pelo risco e pela indisponibilidade temporária da rede é fixado pelas mesmas, não sendo previsível nem gerenciável pela Subconcessionária, devemos considerar que tais valores não devem ser por ela suportados (ou seja, os custos devem ser suportados pelo Poder Concedente, pela Interveniente Subconcedente ou pela Subconcessionária mediante reequilíbrio econômico-financeiro). Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

No que tange ao primeiro ponto, a constatação está incorreta. Para a mensuração dos custos necessários ao remanejamento das linhas de transmissão, a Agência baseou-se nas referências informadas pela Valec, cujos preços unitários foram obtidos a partir de cotações de mercado e de contratos de licitações de outras obras. Informa-se que esta referência, embora indicativa para a modelagem econômico-financeira, foi prevista de modo a englobar todos os dispêndios necessários à concretização do escopo da respectiva obra.

No que se refere ao segundo ponto, o entendimento está incorreto. Sob este aspecto, cumpre esclarecer que os estudos técnicos elaborados pela ANTT são indicativos e que de acordo com a subcláusula 27.1(vi)(a), eventual diferença de preço entre o valor real do remanejamento das linhas de transmissão e a estimativa efetuada pela ANTT em seus estudos técnicos não serão objeto de reequilíbrio do contrato de subconcessão.

Referência: Item 4.5 (i) do Anexo I - Caderno de Obrigações – Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.5. Os Investimentos para remanejamento de linhas de transmissão consistem no remanejamento de 16 (dezesseis) linhas de transmissão existentes, localizadas na Extensão Sul.”

i) A Subconcessionária deverá remanejar, no prazo de 02 até (dois) anos, contados a partir da Data de Assunção, 16 (dezesseis) linhas de transmissão, localizadas nos Lotes 2S, 3S e 5S da Extensão Sul, nos Km indicados na Tabela 2, com valor estimado e indicativo de R\$ 7.654.353,72 (sete milhões, seiscentos e cinquenta e quatro mil, trezentos e cinquenta e três reais e setenta e dois centavos), considerando o benefício do REIDI, na data-base de dezembro de 2017.

Item 9.3.3 do Caderno de Engenharia - Volume 1

Item 4.1.3 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Remanejamento de linhas de transmissão

Custos do remanejamento de linhas de transmissão

O item 4.5 do Anexo I – Caderno de Obrigações prevê o remanejamento de 16 (dezesseis) linhas de transmissão pela Subconcessionária. O item 4.5 (i) apresenta o valor estimado e indicativo de R\$ 7.654.353,72, considerando o benefício do REIDI, na data-base de dezembro de 2017, para tais remanejamentos. Ainda, o item 4.1.3.2 – Volume 2 do Caderno de Engenharia apresenta os custos utilizados pela VALEC para o remanejamento de linhas de transmissão

Entretanto, os documentos acima mencionados não especificam a solução de remanejamento das linhas de transmissão consideradas no orçamento - se alteamento ou transposição subterrânea. Solicitamos esclarecer a solução considerada para o orçamento das 16 transposições previstas.

Caso em algum caso tenha sido considerada a solução de transposição subterrânea, solicitamos reavaliação dos custos considerados no modelo financeiro da Subconcessão, pois o montante orçado deverá ser acrescido em R\$20 a R\$30 milhões por ponto e, portanto, o custo será superior ao previsto no Caderno de Engenharia.

Resposta da Comissão de Outorga:

Para a definição do valor dos investimentos necessários ao remanejamento das dezesseis linhas de transmissão, a Agência valeu-se de informações apresentadas pela Interveniente Subconcedente, com base em cotação de mercado e de contratos de execução de obras similares licitados pela Valec, sem, contudo, indicar o tipo de solução a ser adotada. Assim, deverá a Subconcessionária definir o tipo de solução para execução das obras, lembrando que eventuais diferenças entre o valor estimado pela ANTT e o valor real a ser incorrido pela Subconcessionária não será objeto de reequilíbrio do contrato de subconcessão, nos termos da subcláusula 27.1(vi)(a).

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações - Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul.”

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia - Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescentes Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA Sistema de protensão

O item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações dispõe sobre a conclusão dos 05 (cinco) lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA. Considerando que a Subconcessionária deverá concluir as obras remanescentes da Extensão Sul e que estavam anteriormente sob responsabilidade da VALEC (Lote 1S, 1SA, 3S, 3SA, 4S, 5S e 5SA – obras de superestrutura), solicitamos os seguintes esclarecimentos, quais sejam:

- 1) As obras remanescentes da Extensão Sul apresentam sistema de protensão? Se sim, qual estágio a obra foi interrompida?
- 2) O cabo de protensão já foi lançado? Se sim, foi devidamente protegido? Como foi protegido?
- 3) No caso de vigas protentidas (com protensão já realizada) foi efetuada a injeção de nata de cimento logo após a protensão?
- 4) No caso de cabos de protensão já lançados, qual o tipo de protensão (ativa-passiva ou ativa- ativa)?
- 5) Existem vigas já protendidas aguardando para serem lançadas?
Qual foi a data de realização da protensão desses cabos?

Resposta da Comissão de Outorga:

O fluxo de caixa constante dos estudos indicativos tem o condão estrito de valorar o lance mínimo a ser exigido para a exploração do trecho ferroviário. Nele, apresentam-se os investimentos com prazo determinado e condicionados à demanda, os quais integram o *capex* e, por sua vez, o cálculo do valor de outorga. Informações acerca dos métodos construtivos utilizados pela Interveniente Subconcedente na construção da ferrovia não constituem o escopo dos estudos técnicos realizados, de forma que não há como informar acerca dos questionamentos levantados pelo consulente. Todavia, por meio do Comunicado Relevante nº 05, comunicou-se aos interessados a possibilidade de obterem acesso aos projetos entregues pela VALEC à ANTT. Para isto, os interessados deveriam comparecer à sede da ANTT (Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - Brasília/DF), em sua Ouvidoria, munidos de mídia digital com capacidade de memória mínima de 41GB (quarenta e um gigabytes), no período compreendido entre o dia 11 de fevereiro de 2019 e o dia 10 de março de 2019. Some-se a

isto, que por intermédio do mesmo Comunicado Relevante, foi oportunizado a todos os interessados acesso à infraestrutura ferroviária existente para inspeção e avaliação de pontos específicos da infraestrutura, como é o caso em tela. Diante do exposto, entende-se que os resultados apresentados pela Agência, bem como o nível de detalhe das informações indicadas são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações -Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul.”

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia - Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescientes Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações dispõe sobre a conclusão dos 05 (cinco) lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA. Considerando que a Subconcessionária deverá concluir as obras remanescentes da Extensão Sul e que estavam anteriormente sob responsabilidade da VALEC (Lote 1S, 1SA, 3S, 3SA, 4S, 5S e 5SA – obras de superestrutura), solicitamos os seguintes esclarecimentos: as armaduras expostas receberam proteção contra agentes agressivos? Se sim, qual foi o tipo de proteção?

Resposta da Comissão de Outorga:

O fluxo de caixa constante dos estudos indicativos tem o condão estrito de valorar o lance mínimo a ser exigido para a exploração do trecho ferroviário. Nele, apresentam-se os investimentos com prazo determinado e condicionados à demanda, os quais integram o *capex* e, por sua vez, o cálculo do valor de outorga. Informações acerca do método utilizado pela Interveniente Subconcedente para proteger as armaduras, eventualmente expostas, não constituem o escopo dos estudos técnicos realizados, de forma que não há como informar acerca do questionamento levantado pelo consulente. Todavia, por meio

do Comunicado Relevante nº 05, comunicou-se aos interessados a possibilidade de obterem acesso aos projetos entregues pela VALEC à ANTT. Para isto, os interessados deveriam comparecer à sede da ANTT (Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - Brasília/DF), em sua Ouvidoria, munidos de mídia digital com capacidade de memória mínima de 41GB (quarenta e um gigabytes), no período compreendido entre o dia 11 de fevereiro de 2019 e o dia 10 de março de 2019. Some-se a isto, que por intermédio do mesmo Comunicado Relevante, foi oportunizado, a todos os interessados, acesso à infraestrutura ferroviária existente para inspeção e avaliação de pontos específicos da infraestrutura, como é o caso em tela. Diante do exposto, entende-se que os resultados apresentados pela Agência, bem como o nível de detalhe das informações indicadas são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações - Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul.”

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia - Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescetes Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações dispõe sobre a conclusão dos 05 (cinco) lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA. Considerando que a Subconcessionária deverá concluir as obras remanescentes da Extensão Sul e que estavam anteriormente sob responsabilidade da VALEC (Lote 1S, 1SA, 3S, 3SA, 4S, 5S e 5SA – obras de superestrutura), solicitamos os seguintes esclarecimentos:

- 1) Qual o tipo de material metálico empregado nas pontes de estrutura metálica ou mista? As pontes foram executadas integral ou parcialmente?
- 2) Para a construção das pontes foi realizado algum procedimento para proteção das

estruturas contra agentes agressivos? Se sim, qual proteção foi utilizada?

- 3) Foram apresentados os certificados atestando a composição do aço empregado? Se sim, eles estão em conformidade com o padrão exigido pelo projeto?

Resposta da Comissão de Outorga:

O fluxo de caixa constante dos estudos indicativos tem o condão estrito de valorar o lance mínimo a ser exigido para a exploração do trecho ferroviário. Nele, apresentam-se os investimentos com prazo determinado e condicionados à demanda, os quais integram o *capex* e, por sua vez, o cálculo do valor de outorga. Informações acerca dos métodos construtivos utilizados pela Interveniente Subconcedente na construção da ferrovia, inclusive das Obras de Arte Especiais (OAE), não constituem o escopo dos estudos técnicos realizados, de forma que não há como informar acerca do questionamento levantado pelo consulente. Entretanto, no Anexo I do Caderno de Engenharia, Volume I, encontram-se os Diagramas Gerais de Obras, onde constam os avanços físicos gerais de cada OAE de todos os Lotes da Extensão Sul, sendo estas, juntamente com o valor de investimentos apontado nos estudos, as informações mais relevantes para formulação da proposta econômica. Há de se destacar que, por meio do Comunicado Relevante nº 05, comunicou-se aos interessados a possibilidade de obterem acesso aos projetos entregues pela VALEC à ANTT. Para isto, os interessados deveriam comparecer à sede da ANTT (Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - Brasília/DF), em sua Ouvidoria, munidos de mídia digital com capacidade de memória mínima de 41GB (quarenta e um gigabytes), no período compreendido entre o dia 11 de fevereiro de 2019 e o dia 10 de março de 2019. Some-se a isto, que por intermédio do mesmo Comunicado Relevante, foi oportunizado, a todos os interessados, acesso à infraestrutura ferroviária existente para inspeção e avaliação de pontos específicos da infraestrutura, como é o caso em tela. Diante do exposto, entende-se que os resultados apresentados pela Agência, bem como o nível de detalhe das informações indicadas são suficientes para que os interessados do certame tenham condições de avaliar os riscos envolvidos para a formulação da proposta econômica.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações -Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul.”

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia - Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescentes Conclusão_dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações dispõe sobre a conclusão dos 05 (cinco) lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA. Considerando que a Subconcessionária deverá concluir as obras remanescentes da Extensão Sul e que estavam anteriormente sob responsabilidade da Interveniente Subconcedente (Lote 1S, 1SA, 3S, 3SA, 4S, 5S e 5SA – obras de superestrutura), entendemos que foram realizados os controles tecnológicos de todas as concretagens e, dessa forma, o concreto está em conformidade com os parâmetros do projeto. Está correto nosso entendimento?

Adicionalmente, entendemos que a VALEC possui os laudos completos de todos ensaios e garante a qualidade do concreto utilizado. Estão corretos nossos entendimentos?

Resposta da Comissão de Outorga:

No que tange ao primeiro ponto, informa-se que a construção da ferrovia seguiu os normativos técnicos de construção da Interveniente Subconcedente e que as obras nos lotes citados foram contratadas mediante parâmetros previstos em seus respectivos editais, os quais podem ser acessados no sitio eletrônico daquela empresa pública. Além disso, as obras executadas pela Interveniente Subconcedente foram acompanhadas por gerenciadoras e supervisoras que, assim como as construtoras, registraram as respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica – ARTs, de acordo com a legislação vigente. Desta forma, entende-se que os controles tecnológicos das concretagens foram efetuados de acordo com as normas técnicas aplicáveis. Porém, há de se destacar que eventuais anomalias decorrentes da tecnologia construtiva empregada recaem sobre a subconcessionária, sem direito a reequilíbrio, conforme disposto na subcláusula 27.1(vii), exceto os vícios ocultos reclamados dentro do prazo previsto (subcláusula 3.1(iii)(a)).

Quanto ao segundo ponto, conforme previsto no Contrato, é dever da Interveniente Subconcedente transferir à Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, a posse e a operação da infraestrutura ferroviária do trecho em questão, bem como o Inventário dos bens da concessão. Portanto não está prevista a transferência dos laudos completos de todos os ensaios realizados nas obras. Entretanto, a Comissão de Outorga, por meio do Comunicado Relevante nº 05/2019, informou a todos os interessados em obter acesso aos projetos entregues pela Valec à ANTT, o local e o período para obtenção das respectivas cópias, de onde é possível obter os laudos técnicos de alguns ensaios realizados pela Interveniente Subconcedente. Assim, foi oportunizado aos interessados, acesso a todas as informações disponíveis, antes da data de realização do certame, para formulação da proposta econômica.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações -Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul.”

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia - Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescentes Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações dispõe sobre a conclusão dos 05 (cinco) lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA. Considerando que a Subconcessionária deverá concluir as obras remanescentes da Extensão Sul e que estavam anteriormente sob responsabilidade da Interveniente Subconcedente (Lote 1S, 1SA, 3S, 3SA, 4S, 5S e 5SA – obras de superestrutura), entendemos que foram elaborados boletins técnicos da execução, garantindo a qualidade dos serviços já executados pela VALEC. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Informa-se que a construção da ferrovia seguiu os normativos técnicos de construção da Interveniente Subconcedente e que as obras nos lotes citados foram contratadas mediante parâmetros previstos em seus respectivos editais, os quais podem ser acessados no sitio eletrônico daquela empresa pública. Além disso, as obras executadas pela Interveniente Subconcedente foram acompanhadas por gerenciadoras e supervisoras que, assim como as construtoras, registraram as respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica – ARTs, de acordo com a legislação vigente. Desta forma, entende-se que a qualidade dos serviços já executados pela Valec encontra-se aderente às normas técnicas aplicáveis. Porém, há de se destacar que eventuais anomalias decorrentes da tecnologia construtiva empregada recaem sobre a Subconcessionária, sem direito a reequilíbrio, conforme disposto na subcláusula 27.1(vii), bem como eventuais passivos ambientais, construtivos ou por invasões na faixa de domínio (subcláusula 27.1(xiii)), exceto os vícios ocultos reclamados dentro do prazo previsto (subcláusula 3.1(iii)(a)).

Há de se esclarecer ainda que, conforme previsto no Contrato, é dever da Interveniente Subconcedente transferir à Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, a posse e a operação da infraestrutura ferroviária do trecho em questão, bem como o Inventário dos bens da concessão. Portanto não está prevista a transferência dos boletins técnicos da execução, garantindo a qualidade dos serviços já executados pela VALEC. Entretanto, a Comissão de Outorga, por meio do Comunicado Relevante nº 05/2019, informou a todos os interessados em obter acesso aos projetos e demais documentos técnicos entregues pela Valec à ANTT, o local e o período para obtenção das respectivas cópias. Assim, foi oportunizado aos interessados, acesso a todas as informações disponíveis, antes da data de realização do certame, para formulação da proposta econômica.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações - Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul.”

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia - Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescentes Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações dispõe sobre a conclusão dos 05 (cinco) lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA. Considerando que a Subconcessionária deverá concluir as obras remanescentes da Extensão Sul e que estavam anteriormente sob responsabilidade da VALEC (Lote 1S, 1SA, 3S, 3SA, 4S, 5S e 5SA – obras de superestrutura), entendemos que a VALEC possui os certificados dos materiais empregados e estão todos de acordo com os padrões exigidos pelo projeto. Estão corretos nossos entendimentos?

Resposta da Comissão de Outorga:

Informa-se que a construção da ferrovia seguiu os normativos técnicos de construção da Interveniente Subconcedente e que as obras nos lotes citados foram contratadas mediante parâmetros previstos em seus respectivos editais, os quais podem ser acessados no sitio eletrônico daquela empresa pública. Além disso, as obras executadas pela Interveniente Subconcedente foram acompanhadas por gerenciadoras e supervisoras que, assim como as construtoras, registraram as respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica – ARTs, de acordo com a legislação vigente. Desta forma, entende-se que a qualidade dos materiais empregados pela Valec encontra-se aderente às normas técnicas aplicáveis, exceto a brita dos Lotes 4S, 5S e 5SA, conforme relatado no Comunicado Relevante nº 02. Porém, há de se destacar que eventuais anomalias decorrentes da tecnologia construtiva empregada recaem sobre a Subconcessionária, sem direito a reequilíbrio, conforme disposto na subcláusula 27.1(vii), bem como eventuais passivos ambientais, construtivos ou por invasões na faixa de domínio (subcláusula 27.1(xiii)) e os problemas apontados na brita dos Lotes Lotes 4S, 5S e 5SA (subcláusula 27.1(xxx)). Excetuam-se, os vícios ocultos reclamados dentro do prazo previsto (subcláusula 3.1(iii)(a)), que uma vez identificados e corrigidos, a subconcessionária fará jus ao reequilíbrio do contrato.

Há de se esclarecer ainda que, conforme previsto no Contrato, é dever da Interveniente Subconcedente transferir à Subconcessionária, na data de assinatura, a posse e a operação da infraestrutura ferroviária do trecho em questão, bem como o Inventário dos bens da concessão. Portanto não está prevista a transferência de certificado dos materiais empregados.

Entretanto, a Comissão de Outorga, por meio do Comunicado Relevante nº 05/2019, informou a todos os interessados em obter acesso aos projetos e demais documentos técnicos entregues pela Valec à ANTT, o local e o período para obtenção das respectivas cópias. Assim, foi oportunizado aos interessados, acesso a todas as informações disponíveis, antes da data de realização do certame, para formulação da proposta econômica.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações -Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul.”

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia - Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescentes Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.17 do Caderno de Obrigações estabelece os investimentos na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul. Entendemos que teriam sido elaborados boletins de execução das protensões realizadas. Entendemos também que a VALEC garante a qualidade das protensões já executadas.

Estão corretos nossos entendimentos?

Resposta da Comissão de Outorga:

Informa-se que a construção da ferrovia seguiu os normativos técnicos de construção da Interveniente Subconcedente e que as obras nos lotes citados foram contratadas mediante parâmetros previstos em seus respectivos editais, os quais podem ser acessados no sitio eletrônico daquela empresa pública. Além disso, as obras executadas pela Interveniente Subconcedente foram acompanhadas por gerenciadoras e supervisoras que, assim como as construtoras, registraram as respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica – ARTs, de acordo com a legislação vigente.

Desta forma, entende-se que a qualidade das protensões já executadas pela Valec encontra-se aderente às normas técnicas aplicáveis. Porém, há de se destacar que

eventuais anomalias decorrentes da tecnologia construtiva empregada recaem sobre a Subconcessionária, sem direito a reequilíbrio, conforme disposto na subcláusula 27.1(vii), bem como eventuais passivos ambientais, construtivos ou por invasões na faixa de domínio (subcláusula 27.1(xiii)). Excetuam-se, os vícios ocultos reclamados dentro do prazo previsto (subcláusula 3.1(iii)(a)), que uma vez identificados e corrigidos, a Subconcessionária fará jus ao reequilíbrio do contrato.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações - Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul.”

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia - Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescentes Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.17 do Caderno de Obrigações estabelece os investimentos na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul. Entendemos que a estrutura de lançamento das vigas das pontes será fornecida pela VALEC, tendo sido realizada a proteção dos componentes eletromecânicos da estrutura. Estão corretos nossos entendimentos?

Resposta da Comissão de Outorga:

As Obras de Arte Especiais (OAE) executadas na ferrovia pela Interveniente Subconcedente possuem diferentes métodos de lançamento de vigas nas pontes: guindastes, treliça metálica, empurramento, entre outros. Apesar de o conselente não mencionar a qual estrutura e método se refere, informa-se que, de modo independente da estrutura e método empregado, a Interveniente Subconcedente não disponibilizará os recursos necessários ao lançamento das vigas, uma vez que tais obrigações recaem sobre a Subconcessionária nos termos do Caderno de Obrigações.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações - Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e

Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul.

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia - Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescientes Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.17 do Caderno de Obrigações estabelece os investimentos na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul, incluindo o trecho 4S, que por sua vez contempla a Ponte sobre o Rio Paranaíba, com mais de 500 metros de extensão. A respeito dessa OAE, foi informado que a VALEC entrou com processo de recuperação judicial dos valores já pagos na execução da mesma devido ao comprometimento da qualidade dos serviços já executados (concreto de baixa resistência, vigas condenadas durante a execução). Entendemos que o valor considerado no Capex do lote 4S considera a demolição e reconstrução das estruturas condenadas, ou que a VALEC entregará a obra com as estruturas já pagas em padrão necessário para a conclusão dessa OAE.

Está correto nosso entendimento? Adicionalmente, pedimos esclarecimentos sobre qual das duas hipóteses será aplicável.

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento apresentado está incorreto. O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Cumpre destacar que a Valec informou o percentual residual de materiais e serviços para as obras remanescentes do Lote 4S, de 55,47%, e que o saldo financeiro, utilizado na modelagem econômico-financeira, era da ordem de R\$ 46.778.900,25 (quarenta e seis milhões, setecentos e setenta e oito mil, novecentos reais e vinte e cinco centavos), na data-base de setembro de 2015, não estando previsto a demolição e reconstrução de estruturas, mas sim, a conclusão das obras.

Há de se destacar ainda, que eventuais anomalias decorrentes da tecnologia construtiva empregada recaem sobre a Subconcessionária, sem direito a reequilíbrio, conforme disposto na subcláusula 27.1(vii), bem como eventuais passivos ambientais, construtivos ou por invasões na faixa de domínio (subcláusula 27.1(xiii)). Excetuam-se, os vícios ocultos reclamados dentro do prazo previsto (subcláusula 3.1(iii)(a)), que uma vez identificados e corrigidos, a Subconcessionária fará jus ao reequilíbrio do contrato.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações - Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul.

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia - Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescentes Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.17 do Caderno de Obrigações estabelece os investimentos na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul. A esse respeito, gostaríamos de entender se, além do trilho mencionado para os lotes 5S e 5SA, a VALEC fornecerá materiais (vergalhão, cabos de protensão, materiais de superestrutura, etc.) que tenham sido pagos por ela mas ainda não empregados.

Em caso afirmativo, gostaríamos de entender que materiais são esses (descrição e quantitativos) e se eles estão localizados em canteiros de obras das empreiteiras contratadas para as obras da FNS. Ainda, entendemos que, caso esses materiais se localizem nos canteiros, eles foram devidamente protegidos dos agentes agressivos.

Estão corretos nossos entendimentos? Em caso positivo, qual a metodologia de proteção adotada relativa aos materiais?

Resposta da Comissão de Outorga:

Os entendimentos apresentados estão parcialmente corretos. O valor dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul foi apresentado no Caderno de Engenharia, a

partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. A metodologia utilizada para a estimativa daqueles valores consistiu em apurar o saldo dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos dos materiais. Informa-se ainda que os quantitativos e a respectiva localização dos materiais serão apresentados, por meio da realização de Inventário pela Interveniente Subconcedente, previamente à assinatura do contrato de subconcessão, nos termos do item 9.3 do Acordão nº 2.195/2018 do Tribunal de Contas da União.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações - Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia - Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescentes Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.17 do Caderno de Obrigações estabelece os investimentos na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul, incluindo obras das OAEs. Dessa forma, para cada OAE existente ou prevista no Trecho Sul, solicitamos o seguinte:

- a) Esclarecimentos quanto aos motivos de paralização das obras de cada OAE, bem como se existe alguma patologia que precisará ser reparada.
- b) Identificação de quais serviços foram previstos para a conclusão da OAE e quais os serviços foram efetivamente contratados.
- c) Detalhamento dos serviços que estão considerados nos valores residuais de obras previstos.

Resposta da Comissão de Outorga:

- a) Sob este assunto, a informação relevante para a formulação da proposta econômica refere-se ao valor dos investimentos a serem realizados, o qual foi apresentado no Caderno de Obrigações. Por esta razão, os motivos da suspensão das obras pela

Interveniente Subconcedente não foram apresentados nos estudos técnicos. Em relação a eventuais patologias identificadas, informa-se que a Comissão de Outorga publicou o Anexo 18 do edital, de forma a apresentar aos interessados todos os passivos ambientais, construtivos e de invasão de faixa de domínio de conhecimento da ANTT e da Interveniente Subconcedente para avaliação dos riscos e formulação da proposta econômica.

- b)** A metodologia utilizada para a estimativa dos investimentos nas obras remanescentes da Extensão Sul consistiu em apurar o saldo residual dos contratos de execução de obras. Desta forma, não há como indicar os quantitativos exatos dos materiais e serviços para a conclusão da Obras de Arte Especiais (OAE). Contudo, a estimativa do *capex* para a execução das obras pela Subconcessão encontra-se descrita no Caderno de Obrigações, sendo esta a informação relevante para avaliação dos riscos e formulação da proposta econômica.
- c)** Os serviços que contemplam as obras remanescentes tratam-se de infraestrutura e superestrutura, conforme descrito nos itens 4.17(i) a 4.17(v) do Caderno de Obrigações, entretanto o detalhamento dos serviços deverá ser levantado pela futura Subconcessão, de acordo com os projetos disponibilizados, Inventário da Ferrovia e levantamentos de campo.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações - Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.7. Os Investimentos para implantação de sistema de proteção de pilares de pontes consistem na implantação de Dolphins nos pilares da ponte sobre o Rio Grande, localizada na Extensão Sul.

Item 9.3.5 do Caderno de Engenharia - Volume 1 Item 4.1.5 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescetes. Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.7 do Caderno de Obrigações estabelece os investimentos para implantação de sistema de proteção dos pilares da ponte sobre o Rio Grande, localizada na Extensão Sul.

Solicitamos esclarecimentos quanto ao (i) status de execução da obra e descrição dos indicadores utilizados para mensurar o avanço da obra (% de obra concluída?); (ii) ao embasamento para a exigência do sistema de proteção de pilares (*dolphin*) para a ponte sobre o Rio Grande, ante outras tecnologias possíveis; (iii) existência de documentos da aprovação das pontes com os operadores/gestores do Rio Grande, e também com Capitania dos Portos ou gestor estadual da navegação.

Resposta da Comissão de Outorga:

A seguir, prestam-se os seguintes esclarecimentos. i) A partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, informa-se que o residual físico da Ponte sobre o Rio Grande, localizada no Km 603 do Lote 5S, o qual inclui materiais e serviços, em junho de 2018, era de 8,85%. Na referida manifestação não foi informado o método (e indicadores) utilizados nas medições. ii) O sistema de proteção de pilares indicado no Caderno de Obrigações foi indicado pela Interveniente Subconcedente, visando a segurança da navegação. iii) Informa-se que a Agência não dispõe de documentos de aprovação das pontes com dos órgãos competentes. Contudo, há de se registrar que o projeto da ponte do Rio Grande foi revisado, devido à necessidade de adequação do gabarito de navegação aos parâmetros estipulados pelos órgãos competentes. Entende-se que essa revisão ocorreu após entendimentos entre Interveniente Subconcedente e os órgãos competentes.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações – Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul.

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia – Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescientes Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.17 do Caderno de Obrigações estabelece os investimentos na conclusão de 05

(cinco) lotes da Extensão Sul. Para tanto, entendemos que serão fornecidos pela VALEC/ANTT todos os projetos básico e executivo para conclusão das obras, com os detalhamentos necessários e suficientes, inclusive das obras de arte especiais, e em tempo hábil para avaliação desses projetos na composição da oferta na licitação.

Estão corretos nossos entendimentos?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, os entendimentos exarados estão corretos. A Comissão de Outorga, por meio do Comunicado Relevante nº 05/2019, informou a todos os interessados em obter acesso aos projetos e demais documentos técnicos entregues pela Valec à ANTT, o local e o período para obtenção das respectivas cópias. Assim, foi oportunizado aos interessados acesso a todos os projetos e informações técnicas disponíveis, antes da data de realização do certame, para formulação da proposta econômica.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações – Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul.

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia – Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescetes Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.17 do Caderno de Obrigações estabelece os investimentos na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul. Por isso, entendemos que não serão necessários reparos, prevenções, correções ou remediações das obras já executadas pela VALEC, inclusive das OAEs. Caso contrário, entendemos que tais obras serão de responsabilidade da VALEC.

Estão corretos nossos entendimentos?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está incorreto. Embora a Valec tenha executado percentual significativo das obras relativas à Extensão Sul, é de responsabilidade da Subconcessionária corrigir os passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, bem como pelos ônus e despesas relacionadas, sejam eles decorrentes de fatos geradores anteriores ou posteriores à Data de Assunção, nos termos da subcláusula 12.3(ii)(ff), sem direito à reequilíbrio, conforme subcláusula 27.1 (xiii).

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações –Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul.

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia – Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescientes Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.17 do Caderno de Obrigações estabelece os investimentos na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul. Por isso, entendemos que a VALEC emitirá atestados técnicos que garantam a qualidade das estruturas já executadas.

Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está incorreto. Informa-se que a construção da ferrovia seguiu os normativos técnicos de construção da Interveniente Subconcedente e que as obras nos lotes da Extensão Sul foram contratadas mediante parâmetros previstos em seus respectivos editais, os quais podem ser acessados no sitio eletrônico daquela empresa pública. Além disso, as obras executadas pela Interveniente Subconcedente foram acompanhadas por gerenciadoras e supervisoras que, assim como as construtoras, registraram as respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica (ART), de acordo com

a legislação vigente. Desta forma, entende-se que a qualidade das estruturas já executadas encontra-se aderente às normas técnicas aplicáveis. Porém, há de se destacar que eventuais anomalias decorrentes da tecnologia construtiva empregada recaem sobre a Subconcessionária, sem direito a reequilíbrio, conforme disposto na subcláusula 27.1(vii), bem como eventuais passivos ambientais, construtivos ou por invasões na faixa de domínio (subcláusula 27.1(xiii)). Excetuam-se, os vícios ocultos reclamados dentro do prazo previsto (subcláusula 3.1(iii)(a)), que uma vez identificados e corrigidos, a Subconcessionária fará jus ao reequilíbrio do contrato. Por fim, conforme disposto na subcláusula 12.2(ii)(d) e 12.2(ii)(e), a Interveniente Subconcedente tem o dever de transferir, na data de assinatura do Contrato, por intermédio do Termo de Recebimento Provisório, a posse da infraestrutura ferroviária dos trechos entre Porto Nacional/TO e Estrela d'Oeste/SP. Contudo, não há obrigação no instrumento transacional de a Interveniente Subconcedente atestar a qualidade das estruturas já executadas.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações – Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul.

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia – Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescentes Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.17 do Caderno de Obrigações estabelece os investimentos na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul. Diante disso, entendemos que a VALEC fornecerá laudo técnico que ateste a real condição das obras executadas parcialmente e que dê subsídios para finalização das obras.

Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está parcialmente correto. Conforme previsto no Contrato, é dever da Interveniente Subconcedente transferir à Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, a posse e a operação da infraestrutura ferroviária do trecho em questão, bem como o Inventário dos bens da concessão. Portanto, não está prevista o fornecimento de laudo técnico, que ateste a real condição das obras executadas. Uma vez demandada, a Valec poderá prestar esclarecimentos à Subconcessionária para finalização das obras.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações – Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul.

Item 9.3.7 do Caderno de Engenharia – Volume 1 Item 4.1.7 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescentes Conclusão dos lotes 1SA, 3SA, 4S, 5S e 5SA

O item 4.11 do Caderno de Obrigações estabelece os investimentos na conclusão de 05 (cinco) lotes da Extensão Sul. Solicitamos esclarecimentos se as porcentagens de avanço físico apresentadas englobam o fornecimento de materiais ou apenas infraestrutura/superestrutura executada.

Resposta da Comissão de Outorga:

A informação acerca do residual físico das obras remanescentes de todos os lotes que serão repassados para conclusão pela Subconcessionária originou-se a partir de manifestação expressa do formulador de políticas públicas, consubstanciada na Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, de 05 de outubro de 2018. O percentual de avanço físico apresentado no Caderno de Engenharia abrange tanto os materiais já adquiridos como os serviços já executados. Contudo, há de se registrar que as

informações prestadas são indicativas, sem vinculação com eventual direito de reequilíbrio do contrato.

Referência: Item 4.11 do Anexo I – Caderno de Obrigações –Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.11. Os Detectores de Descarrilamento devem ser instalados em Áreas Ambientalmente Sensíveis e na entrada/saída de OAEs e de pátios de cruzamento.”

Item 9.3.8 do Caderno de Engenharia – Volume 1 Item 4.1.8 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Implantação de Detectores de Descarrilamento

O item 4.11 do Caderno de Obrigações estabelece sobre a instalação de Detectores de Descarrilamento. A VALEC utilizou padrão de Detectores de Descarrilamento na entrada/saída de pátios, OAEs, e Áreas Ambientalmente Sensíveis com um total de 277 Detectores de Descarrilamento (DDV).

Todavia, vale ressaltar que este trecho não possui histórico de circulação, de forma que os pontos críticos de descarrilamentos são desconhecidos, fazendo-se necessária a distribuição dos equipamentos de forma mais homogênea ao longo da Ferrovia em favor da segurança operacional. Recomenda-se o padrão de 1 DDV a cada 2 km, o que somaria um total de 765 DDVs.

Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. O Caderno de Obrigações estabeleceu, como requisito mínimo a ser cumpridos pela Subconcessionária, a instalação de Detectores de Descarrilamento nas Áreas Ambientalmente Sensíveis, na entrada e saída de todas as Obras de Arte Especiais (OAE) e pátios de cruzamento. Caso a Subconcessionária julgue a necessidade de instalação de uma quantidade maior de detectores ao longo da ferrovia, poderá fazê-lo por sua conta e risco, sem direito ao reequilíbrio do contrato.

Referência: Item 4.11 do Anexo I – Caderno de Obrigações – Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.11. Os Detectores de Descarrilamento devem ser instalados em Áreas Ambientalmente Sensíveis e na entrada/saída de OAEs e de pátios de cruzamento”

Item 9.3.8 do Caderno de Engenharia – Volume 1

Item 4.1.8 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Implantação de Detectores de Descarrilamento

O item 4.11 do Caderno de Obrigações estabelece sobre a instalação de Detectores de Descarrilamento. Entendemos que a VALEC adotou como base do cálculo de CAPEX para implantação de Detectores de Descarrilamento a cotação de menor valor (R\$13.657), embora os valores de mercado praticados atualmente estejam mais próximos da cotação média apresentada (R\$44.220), de forma que o custo orçado está muito baixo. Solicitamos que o orçamento considerado nos estudos, bem como seus reflexos na modelagem econômico financeiras sejam reconsiderados levando em consideração cotações médias atuais de mercado.

Resposta da Comissão de Outorga:

No que se refere à implantação de Detectores de Descarrilamento, cumpre destacar que a Agência utilizou o menor valor a partir de cotação de mercado. De acordo com a subcláusula 27.1(vi)(a), eventual diferença de preço entre o valor real da aquisição dos Detectores de Descarrilamento e a estimativa efetuada pela ANTT em seus estudos técnicos não serão objeto de reequilíbrio do contrato de subconcessão. Isto posto, o orçamento, bem como seus reflexos na modelagem econômico-financeira não serão ajustados.

Referência: Item 4.13 do Anexo 1 – Caderno de Obrigações –Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.13. O Sistema de Licenciamento e Sinalização de Via deve conter, no mínimo, os

seguintes elementos e aplicações

Item 9.3.9 do Caderno de Engenharia – Volume 1 Item 4.1.9 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Implantação de sistema de licenciamento e sinalização de via

O item 4.13 do Caderno de Obrigações estabelece os elementos e aplicações mínimos do Sistema de Licenciamento e Sinalização de Via. O conjunto de elementos e aplicações do Sistema previstos nos subitens (i) a (xiv) deste item consubstanciam um Sistema de Controle de Trens Baseado em Comunicação (CBTC) nível SIL4, tipicamente aplicado em redes de transporte urbanas, com distâncias médias entre trens (headway) da ordem de 5km, associado a uma densidade de tráfego de cerca de 160 pares/dia. Para a densidade de trens prevista na malha a ser subconcedida (da ordem de 10 pares/dia, com headway médio de 80km), o sistema proposto é significativamente superestimado, e não é na prática utilizado. Recomenda-se a adoção de um sistema de telecomunicação via satélite, mais adequado às características da ferrovia.

Dentre os elementos superdimensionados da Ferrovia, segundo previsão do Caderno de Obrigações, destaca-se:

- No que tange ao sistema de sinalização, para densidades baixas como a prevista usualmente adota-se indicações de campo, diretamente para o maquinista, através de circuitos locais com máquinas de chaves elétricas. Tal solução evita os elevados (e desnecessários, no caso em tela) custos de implantação de fibra ótica, rede de energia auxiliar e torres ao longo de toda a via. Entretanto, o subitem 4.13 (vi) estabelece a indicação a posição da chave na cabine da locomotiva dispensando a instalação de sinais de campo;
- Adicionalmente, no caso dos pátios de cruzamentos automáticos (em que as chaves de mola são utilizadas), as informações das chaves de mola não necessitam ser enviadas para o Centro de Controle Operacional (CCO), como prevê o subitem 4.13 (ix), e sim sinalizadas em campo diretamente aos maquinistas;
- O subitem 4.13 (xii) estabelece a interoperabilidade com ferrovias adjacentes. No entanto, as ferrovias que atualmente se conectam à malha da Subconcessão não dispõem de sistema CBTC SIL4, e sim rede de telecomunicação por satélite, solução indicada também neste caso. Assim, para garantir a interoperabilidade com as demais

ferrovias, seriam necessários investimentos adicionais em sistemas embarcados das ferrovias adjacentes, inclusive em computadores de bordo, os quais não seriam demandados no sistema mais adequado, que ora sugerimos;

Os investimentos adicionais em sistemas embarcados seriam necessários em toda a frota debitola larga circulante nas concessionárias adjacentes, uma vez que a frota deve ser flexível para circular ora numa malha, ora em outra (em regime de Direito de Passagem, previsto na modelagem da ANTT), o que magnifica o impacto financeiro da exigência colocada no Caderno de Obrigações.

Do ponto de vista financeiro, a tabela abaixo apresenta um diferencial de custos para as soluções CBTC SIL 4, prevista no Caderno de Obrigações, e de telecomunicações via satélite.

	CBTC SIL4	Sistema Satelital
Infraestrutura	Fibra ótica: R\$ 90k/km Torres: R\$600k/torre Comunicação por voz: R\$300k/torre Sistema auxiliar de energia: R\$160k/km	Não há
Sistemas embarcados	Antena: R\$20k/loco Rádio: R\$50k/loco Computador de bordo: R\$150k/loco	Antena: R\$20k/loco Rádio: R\$50k/loco

Apenas em termos de infraestrutura, considerando 1.537km de via e 54 torres (uma a cada 28,5 km), tem-se uma previsão de investimento adicional de R\$417 milhões, frisa-se, para capacitar o sistema de sinalização e licenciamento da ferrovia para uma demanda

que, segundo os próprios estudos da ANTT, ela não irá receber em um período de 30 anos. É notável, ainda, que o edital indique apenas R\$92 milhões de investimentos em tal sistema, montante incompatível com o que de fato terá de ser desembolsado pela Subconcessionária para atender apenas ao item 4.13 do Caderno de Obrigações.

Assim, diante da constatação da inconsistência entre o sistema CBTC SIL4, previsto no item

4.13 do Caderno de Obrigações, e as reais necessidades da malha subconcedida, bem como da incompatibilidade entre o sistema exigido e os hoje existentes nas malhas contíguas aos Tramos Central e Sul da FNS, pode-se considerar que a Subconcessionária poderá implementar outro sistema que julgue mais adequado, como o sistema satelital, contanto que atenda os Parâmetros Técnicos e as Especificações Técnicas Mínimas previstas no Caderno de Obrigações.

Está correto o nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está parcialmente correto. Inicialmente, deve-se esclarecer que a obrigação contida no item 4.13 do Caderno de Obrigações não impõe a obrigação de implantação de sistema CBTC, com Nível 4 de Integridade do Sistema (SIL-4), mas sim de implantação de sistema de licenciamento e sinalização de via, com os elementos e aplicações indicadas nos itens 4.13(i) a 4.13(xiv), inclusive com Nível 2 de Integridade do Sistema (SIL-2). A Subconcessionária poderá implantar qualquer sistema de licenciamento e sinalização, que julgar mais adequado, desde que atendidas às especificações mínimas apresentadas no Caderno de Obrigações nos itens de 4.13(i) a 4.13(xiv). Por fim, cumpre salientar que de acordo com a subcláusula 27.1(vi)(a), eventual diferença de preço entre o valor real dos investimentos necessários à implantação do sistema de licenciamento e sinalização e a estimativa efetuada pela ANTT em seus estudos técnicos não serão objeto de reequilíbrio do contrato de subconcessão.

Referência: Item 4.13 (x) do Anexo I – Caderno de Obrigações –Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e

Investimentos Condicionados à Demanda.

4.13. O Sistema de Licenciamento e Sinalização de Via deve conter, no mínimo, os seguintes elementos e aplicações:

(x). Indicação da posição de Veículos Ferroviários nas seções de bloqueio e passagem por AMV através de sistema de detecção com contadores de eixo; ”

Item 9.3.9 do Caderno de Engenharia – Volume 1 Item 4.1.9 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Implantação de sistema de licenciamento e sinalização de via

O item 4.13 (x) do Caderno de Obrigações estabelece a indicação dos Veículos Ferroviários por meio de sistema de detecção com contadores de eixo. Entendemos que contador de eixo não é a única forma de posicionamento dos trens, havendo formas melhores de realizar essa indicação. Entendemos que o posicionamento por GPS, por ser mais eficiente e mais econômico, e por não necessitar de implantação de equipamentos em campo, poderia ser adotado pela Subconcessionária em substituição ao contador de eixos.

Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Em que pese os sistemas de posicionamento por GPS serem eficazes e econômicos na indicação da posição dos veículos ferroviários, os sistemas de detecção de trens por contagem de eixos apresentam outros benefícios em termos de segurança. O valor do investimento para implantação do sistema de detecção com contadores de eixos foi estimado nos estudos técnicos e integram a modelagem econômico-financeira, cuja obrigação de fazer consta expressamente no item 4.13(x) do Caderno de Obrigações.

Referência: Item 4.13 (xii) do Anexo I – Caderno de Obrigações – Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.13. O Sistema de Licenciamento e Sinalização de Via deve conter, no mínimo, os seguintes elementos e aplicações:

(xii). Permitir a interoperabilidade com ferrovias adjacentes; ”

Item 9.3.9 do Caderno de Engenharia – Volume 1 Item 4.1.9 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Implantação de sistema de licenciamento e sinalização de via

O item 4.13 (xii) do Caderno de Obrigações estabelece a interoperabilidade com ferrovias adjacentes. No entanto, as ferrovias adjacentes não utilizam o mesmo tipo de tecnologia, previsto no item 4.13 do Caderno de Obrigações, mas sim utilizam o sistema de telecomunicação via satélite. Assim, admitindo que a tecnologia utilizada pelas ferrovias adjacentes não é algo gerenciável pela Subconcessionária, entendemos que o sistema de sinalização e licenciamento proposto no Caderno de Obrigações não teria interoperabilidade com as ferrovias adjacentes. Entendemos que, para o cumprimento da obrigação, a Ferrovia deveria adotar sistema de telecomunicação via satélite.

Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. O Caderno de Obrigações apresenta os requisitos e funcionalidades mínimas necessárias ao adequado funcionamento do sistema de licenciamento de via e sinalização. Dessa forma, não há a indicação de qual sistema de telecomunicação deve ser implantado, apenas dos requisitos e funcionalidades mínimas, as quais incluem a interoperabilidade com as ferrovias adjacentes. Registre-se ainda que o Anexo I dos Termos Aditivos celebrados com as ferrovias adjacentes, visando o direito de passagem, apresentam as diretrizes operacionais a serem cumpridas entre a ferrovia visitada e a visitante. No que tange aos sistemas de licenciamento e sinalização, tem-se a diretriz estabelecida de que a concessionária visitada deverá *“prover os equipamentos e sistemas operacionais necessários à compatibilização da eletrônica embarcada das locomotivas da Subconcessionária, sendo-lhe assegurado o resarcimento dos custos incorridos, em condições de preço compatíveis com os por ela adquiridos”*. Assim, tem-

se a possibilidade de interoperabilidade entre os sistemas da Subconcessionária e os das ferrovias adjacentes, de modo independente do tipo de sistema que vier a ser adotado pela subconcessionária. Em outras palavras, caso a Subconcessionária opte por implantar sistemas diferentes das ferrovias adjacentes, deverá adquirir os sistemas daquelas ferrovias, visando garantir a interoperabilidade.

Referência: Item 4.13 (xiv) do Anexo I – Caderno de Obrigações – Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.13. O Sistema de Licenciamento e Sinalização de Via deve conter, no mínimo, os seguintes elementos e aplicações:

(xiv). Implantação de Centro de Controle Operacional para controlar a circulação dos Veículos Ferroviários, mantendo a eficiência operacional e segurança da Ferrovia; ”

Item 9.3.9 do Caderno de Engenharia – Volume 1 Item 4.1.9 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Implantação de sistema de licenciamento e sinalização de via

O item 4.13 (xiv) do Caderno de Obrigações prevê a implantação de Centro de Controle Operacional (CCO) para controlar a circulação dos Veículos Ferroviários. Entendemos que, caso a Subconcessionária já possua um CCO, poderá aproveitá-lo (sinergia) para fins de satisfação desta exigência do Caderno de Obrigações.

Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. A Subconcessionária deverá implantar o Centro de Controle Operacional (CCO) dedicado à operação do trecho ferroviário a ser subconcedido, visando resguardar o princípio da continuidade do serviço público. Além disso, na hipótese de se permitir o aproveitamento do CCO de empresas ferroviárias já estabelecidas, isto poderia configurar-se como uma vantagem competitiva no certame, de modo a prejudicar a isonomia e a competição entre os participantes. Desta forma, deverá a

Subconcessionária implantar o CCO de uso exclusivo da Ferrovia Norte Sul Tramo Central.

Referência: Item 4.17 do Anexo I – Caderno de Obrigações -Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.7. Os Investimentos para implantação de sistema de proteção de pilares de pontes consistem na implantação de Dolphins nos pilares da ponte sobre o Rio Grande, localizada na Extensão Sul.

Item 9.3.5 do Caderno de Engenharia -

Volume 1 Item 4.1.5 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Sistema de proteção de pilares da ponte sobre o Rio Grande O item 4.7 do Caderno de Obrigações estabelece os investimentos para implantação de sistema de proteção dos pilares da ponte sobre o Rio Grande, localizada na Extensão Sul. Já o item 9.3.5. do Caderno de Engenharia – Volume 1 descreve sucintamente o sistema de proteção de pilares da ponte sobre o Rio Grande.

Notamos que não houve o fornecimento do projeto associado a tal intervenção, não sendo possível verificar o quantitativo apresentado para a estimativa de Capex do sistema de proteção dos pilares da ponte sobre o Rio Grande. Entendemos que, uma vez indicada a existência de projeto para o sistema de proteção dos pilares da ponte sobre o Rio Grande, esse será fornecido. Entendemos também que a Subconcessionária terá a liberdade de sugerir/adotar um sistema diferente do estudado pela VALEC.

Estão corretos nossos entendimentos?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, os entendimentos estão incorretos. Os projetos elaborados pela Interveniente Subconcedente foram disponibilizados aos interessados, por intermédio do Comunicado Relevante nº 05/2019, de onde é possível obter o Projeto do sistema de proteção dos pilares da ponte sobre o Rio Grande. Cumpre salientar que o valor dos investimentos para implantação do sistema de proteção dos pilares da ponte sobre o Rio Grande, do tipo

dolphins, foi estimado nos estudos técnicos e integram a modelagem econômico-financeira, cuja obrigação de fazer consta expressamente no item 4.7(i) do Caderno de Obrigações.

Referência: Item 4 do Anexo I – Caderno de Obrigações – Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

Esclarecimentos solicitados: Nos termos dos itens 12.3 (ii) “a” e “f”, 24.1 e 25.4 (xii), são deveres da Subconcessionária atender o conjunto de obrigações constantes do Caderno de Obrigações, que compreende o Plano de Investimento, as Especificações Técnicas Mínimas, o Relatório de Acompanhamento Anual (RAA) e as Obrigações Complementares, em relação à exploração da infraestrutura ferroviária e à prestação do serviço de transporte ferroviário. Diante disso, entendemos que os estudos técnicos disponibilizados conjuntamente ao Edital e a Minuta de Contrato (Caderno de Engenharia, Caderno de Estudos Operacionais, Caderno de Meio Ambiente, Caderno de Modelagem Econômico Financeira e Caderno de Demanda) constituem parâmetros para construção e prestação de serviço público da malha ferroviária, por meio de proposições, diretrizes e indicações não vinculantes à execução do contrato.

Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está parcialmente correto. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos constantes dos Estudos Técnicos, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação do valor de outorga para a exploração da Subconcessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes ou Subconcessionária, qualquer caráter vinculativo ou efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Subconcessionária, conforme item 5.4 do edital. Porém, os documentos jurídicos (contrato e edital) são vinculantes à execução do contrato.

Referência: Item 4.15 do Anexo I - Caderno de Obrigações -Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.15. A Subconcessionária deverá implantar terminal de armazenamento, carga e descarga de granéis sólidos agrícolas, no prazo de até 2 (dois) anos, contados a partir da Data de Assunção, com capacidade mínima de armazenamento em silos de 100.000 t (cem mil toneladas), capacidade mínima de descarga de 525 t/h (quinhetas e vinte e cinco toneladas por hora), capacidade mínima de carregamento de 1.197 t/h (mil, cento e noventa e sete toneladas por hora) e taxa de eficiência operacional diária superior a 83,3% (oitenta e três vírgula três por cento), com valor estimado e indicativo de R\$ 113.031.751,39 (cento e treze milhões, trinta e um mil, setecentos e cinquenta e um reais e trinta e nove centavos), considerando o benefício do REIDI, com data-base de dezembro de 2017.”

Item 9.3.12.3 do Caderno de Engenharia - Volume 1

Item 4.1.12.3 do Caderno de Engenharia - Volume 2

Esclarecimentos solicitados: Implantação de terminal

O item 4.15 do Caderno de Obrigações prevê a implantação de um terminal de carga e descarga de granéis sólidos agrícolas com uma capacidade estática mínima de 100mil ton. Considerando que para o ano de 2030 o volume projetado foi de 4,5Mt (milhões de toneladas), entendemos que a capacidade estática exigida poderia ser significativamente reduzida.

Vejamos: o terminal de Rondonópolis da Rumo (TRO), por exemplo, apresenta giro do estoque da ordem de 26 vezes no mês. Para o volume projetado de 4,5Mt em 2030 no novo terminal (equivalente a cerca de 450kt no mês de pico), se fosse desenvolvido o mesmo giro de TRO bastaria cerca de 20kt de capacidade estática.

Visto de outra maneira, se a capacidade estática exigida fosse de 50kt, metade da prevista na minuta de contrato, ter-se ia um giro confortável operacionalmente de apenas 9x por mês.

Cabe ainda destacar que, considerando um trem-tipo simulado de 7.560t (84 vagões de 90t), a capacidade de 50kt poderia acomodar quase 7 composições inteiras (para uma frequência diária da ordem de 2 trens/dia).

Fica assim verificado o superdimensionamento das instalações exigidas, e diante disso

entendemos que, se restar comprovado à ANTT que uma capacidade estática inferior à exigida no Caderno de Obrigações é suficiente para atender a demanda de forma eficiente, pode-se implementar capacidade estática inferior a 100kt.

Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Cumpre destacar que o valor dos investimentos para implantação do terminal de carga e descarga, foi estimado nos estudos técnicos e integram a modelagem econômico-financeira, cuja obrigação de fazer consta expressamente no item 4.15(i) do Caderno de Obrigações. Sob este aspecto, os estudos técnicos indicaram as especificações do terminal, visando o atendimento da demanda ao longo do período previsto para a subconcessão, atingindo sua capacidade máxima entre os anos 2040 e 2055. Contudo, há de se esclarecer que a obrigação constante do item 4.15 do Caderno de Obrigações, observado o item 4.16, deverá ser cumprida em até 2 (dois anos), contados a partir da Data de Assunção, mediante a implantação de diversos terminais, desde que a soma das capacidades de armazenamento dos terminais totalize, no mínimo, 100.000 t (cem mil toneladas). Porém, os demais parâmetros de desempenho constantes do item 4.15 do Caderno de Obrigações deverão ser cumpridos, individualmente, em cada um dos terminais a serem implantados.

Referência: item 9.3.7.1 - Volume 1 - Caderno de Engenharia

Esclarecimentos solicitados: Conclusão das Obras Remanescentes

O item 9.3.7.1 – Volume 1 do Caderno de Engenharia dispõe que “(...) a VALEC deverá realizar a manutenção de todas as obras já executadas até a assunção pela Subconcessionária, para que não ocorra a perda de serviços já realizados”. Diante disso, entendemos que todas as obras já executadas até a Data de Assunção do Contrato de Subconcessão serão de responsabilidade da VALEC, inclusive, a prevenção, correção, remediação, manutenção das obras, nos termos dos itens 12.2 (ii) (f), (h), (i) e (j) da Minuta de Contrato.

Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está incorreto. Embora a Valec tenha executado percentual significativo das obras relativas à Extensão Sul, é de responsabilidade da Subconcessionária corrigir os passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, bem como pelos ônus e despesas relacionadas, sejam eles decorrentes de fatos geradores anteriores ou posteriores à Data de Assunção, nos termos da subcláusula 12.3(ii)(ff), sem direito à reequilíbrio, conforme subcláusula 27.1 (xiii).

Referência: Apêndice E ao Anexo I - Caderno de Obrigações - Minuta de Contrato

Esclarecimentos solicitados: Obras de responsabilidade da Interveniente Subconcedente
O Apêndice E do Caderno de Obrigações prevê a obrigatoriedade da VALEC de finalizar as obras de infra e superestruturas do lote 2S e infraestrutura dos lotes 5S e 5SA até o dia 31/12/2018.

Diante disso, solicitamos os seguintes esclarecimentos:

- 1) As obras de infra e superestrutura do lote 2S e infraestrutura dos lotes 5S e 5SA foram devidamente construídas pela VALEC até 31/12/2018?
- 2) Caso as obras de responsabilidade da VALEC não tenham sido concluídas, entendemos que deverão ser aplicadas medidas de compensação, sanções e penalidades nas hipóteses de descumprimento do prazo de conclusão das obras pela VALEC. Se sim, quais as medidas de compensação, sanções e penalidades deverão ser aplicáveis?
- 3) Além disso, ante falta de clareza do cotejo entre a subcláusula 12.2 (ii), “j” do Contrato e o Apêndice E do Caderno de Obrigações, solicitamos a confirmação objetiva do prazo exato de conclusão das obras e do prazo de entrega desses trechos construídos pela Interveniente Subconcedente à Subconcessionária.

Resposta da Comissão de Outorga:

Em relação ao primeiro ponto, apresentam-se os seguintes esclarecimentos acerca das obras a cargo da Interveniente Subconcedente.

- (i) Em relação ao Lote 2S: As obras remanescentes do Lote 2S, por serem de responsabilidade da Interveniente Subconcedente, não são consideradas na valoração da outorga e, por esta razão, não foram apresentadas nos estudos técnicos. Contudo, a partir do Relatório de Monitoramento de dezembro de 2018, encaminhado a esta Agência Reguladora pela Valec, apresentam-se as seguintes informações, de caráter meramente indicativo. O valor residual para o Lote 2S é de R\$ 21.190.367,15 (vinte e um milhões e cento e noventa mil e trezentos e sessenta e sete reais e quinze centavos). O avanço físico do Lote 2S informado pela Valec é de: i) 100% das obras de terraplenagem; ii) 100% das Obras de Arte Correntes (AOC); iii) 92,94% da montagem de grade; iv) 100% das Obras de Arte Especiais (OAE); iv) 99,86% da drenagem; e v) 99,16% dos demais serviços;
- (ii) Em relação ao Lote 5S: As obras remanescentes do Lote 5S, de responsabilidade da Interveniente Subconcedente, não são consideradas na valoração da outorga e, por esta razão, não foram apresentadas nos estudos técnicos. Contudo, a partir do Relatório de Monitoramento de dezembro de 2018, encaminhado a esta Agência Reguladora pela Valec, apresentam-se as seguintes informações, de caráter meramente informativo: i) o valor residual das obras remanescentes do Lote 5S (sejam elas de responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) é de R\$ 32.829.782,22 (trinta e dois milhões e oitocentos e vinte e nove mil e setecentos e oitenta e dois reais e vinte e dois centavos); ii) o avanço físico das obras do Lote 5S (sejam elas de responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) informado pela Valec é de: i) 99,58% das obras de terraplenagem; ii) 100% das Obras de Arte Correntes (AOC); iii) 88,98% da montagem de grade; iv) 92,57% das Obras de Arte Especiais (OAE); iv) 96,80% da drenagem; e v) 97,93% dos demais serviços; e
- (iii) Em relação ao Lote 5SA:.. As obras remanescentes do Lote 5SA, de responsabilidade da Interveniente Subconcedente, não são consideradas na valoração da outorga e, por esta razão, não foram apresentadas nos estudos técnicos. Contudo, a partir do Relatório de Monitoramento de dezembro de 2018, encaminhado a esta Agência Reguladora pela Valec, apresentam-se as seguintes informações, de caráter meramente informativo: i) o valor residual das obras remanescentes do Lote 5SA (sejam elas de responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) é de R\$ 2.230.286,45 (dois milhões e duzentos e trinta mil e duzentos e oitenta e seis reais e quarenta e cinco centavos); ii) o avanço físico das obras do Lote 5SA (sejam elas de

responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) informado pela Valec é de: i) 99,79% das obras de terraplenagem; ii) 100% das Obras de Arte Correntes (AOC); iii) 29,34% da montagem de grade; iii) 95,75% da drenagem; e iv) 93,48% dos demais serviços.

No que se refere ao segundo ponto, Além da conclusão do escopo das obras descritas no item acima, a Valec deverá repassar os trechos à Subconcessionária até 30 de junho de 2019, com todos os procedimentos contratuais encerrados juntos às construtoras responsáveis. Isto é o que se depreende também a partir da leitura da subcláusula 12.2 (ii), "j", do Contrato de Subconcessão. Inclusive para estes trechos, mas não se restringindo a eles, esclarece-se que a Valec ainda é responsável: (i) pelos encargos ambientais relacionados ao objeto do Contrato, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção; (ii) pelos passivos ambientais, construtivos, e por ocupações na faixa de domínio, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção; (iii) civil, administrativa e criminalmente por passivos ambientais, construtivos e por invasões da faixa de domínio causados até a Data de Assunção, consoante as subcláusulas 12.2 (ii), "f", "h", "i", do Contrato de Subconcessão.

Ademais, informa-se que, caso as obras de responsabilidade primária da Valec não tenham sido concluídas até a Data de Assunção, passa a ser dever da Subconcessionária realizar os investimentos necessários para a conclusão das obras da Extensão Sul, no prazo de até 2 (dois) anos, contados a partir da mesma data, conforme subcláusula 12.3 (ii), "b", do Contrato; bem como obter a autorização de abertura de tráfego, paralelamente à conclusão das obras da Extensão Sul, i.e., 12.3 (ii), "e", do Contrato.

Ainda, passa a ser responsabilidade da Subconcessionária: (i) corrigir os passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, bem como pelo ônus e despesas relacionadas, sejam eles decorrentes de fatos geradores anteriores ou posteriores à Data de Assunção; (ii) sanar eventuais vícios ou defeitos relacionados às obras recebidas da Valec, que as tornem impróprias ao uso a que se destinam, ou lhes diminuam o valor, excetuados os vícios ocultos, em conformidade com as subcláusulas 12.3 (ii), "ff", "gg", c/c 27.1 "xiii", e "xxx", do Contrato.

Por fim, salienta-se que o não cumprimento das obrigações por parte da Subconcessionária das disposições supramencionadas enseja a aplicação das penalidades previstas na Cláusula 25 do Contrato de Subconcessão.

No que se refere ao terceiro ponto, O entendimento da unidade técnica é o de que a leitura conjunta da subcláusula 12.2 (ii), "j" com o item 8.2, Apêndice E, do Caderno de Obrigações, permite afirmar que as obras referentes aos trechos da Extensão Sul precisam estar concluídas pela Valec e serem repassadas para a Subconcessionária até 30 de junho de 2019.

Referência: Item 5.13 do Anexo I – Caderno de Obrigações -Minuta de Contrato

“5. As premissas, valores de referência e demais parâmetros estipulados neste Apêndice, parte integrante do Caderno de Obrigações, são válidos para a avaliação da adequada exploração da infraestrutura. Referem-se aos Parâmetros Técnicos da Infraestrutura ferroviária, Parâmetros Técnicos da Superestrutura ferroviária; Parâmetros Técnicos das Passagens em Nível (PNs); e Parâmetros Técnicos das Instalações de Apoio.

5.13. Os Parâmetros Técnicos para os Trilhos são divididos em dois tipos de ferrovias”

Esclarecimentos solicitados: Parâmetros Técnicos para os Trilhos

O trilho utilizado para a construção do Tramo Central da Ferrovia Norte Sul, adquirido pela VALEC junto a 5 fornecedores diferentes e fornecido às 11 empreiteiras que executaram as obras, é do perfil TR57 e tem, predominantemente, uma dureza de 300 HB (dureza Brinell), conforme é possível observar na estampagem dos mesmos e conforme a Especificação Técnica para trilhos perfil TR-57 N 80-EM-032F-58-0002 da VALEC.

Para o transporte de trens de carga, esta classificação de trilho não é adequada à operação de cargas pois apresentará um desgaste prematuro, podendo ainda apresentar defeitos e quebras, um risco à operação ferroviária de carga. No Tramo Sul, o trilho predominante é do perfil UIC60 com boleto endurecido, dureza de aproximadamente 400 HB, adequado à operação ferroviária de cargas.

A despeito da inadequação dos trilhos do Tramo Central, o Modelo Financeiro da Subconcessão não prevê Capex para reposição dos mesmos (na verdade, o Modelo não prevê qualquer Capex de reposição de infraestrutura ou superestrutura).

Levando em consideração os pontos apresentados, entendemos que:

1. A ANTT publicará comunicado reconhecendo a inadequação dos trilhos do Tramo Central às operações a que se destina (operação ferroviária de cargas), de modo ainda que esse comunicado será divulgado de forma isonômica a todos os licitantes e com antecedência razoável da data de apresentação das propostas;
2. Caso a ANTT não publique o referido comunicado, a inadequação dos trilhos do Tramo Central às operações a que se destina (cargas) será considerada um passivo construtivo e, comtal, de responsabilidade da Valec;
3. Qual dos entendimentos acima está correto? Na hipótese de ser o segundo entendimento, em qual prazo a substituição dos trilhos será realizada? Podemos assumir que os custos decorrentes de tal substituição ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de Subconcessão?;Na hipótese de o primeiro entendimento estar correto, entendemos adicionalmente que, em função de tais investimentos não estarem previstos no Modelo Financeiro da Subconcessão, o edital será corrigido e inteiramente republicado.

Resposta da Comissão de Outorga:

A seguir, prestam-se os seguintes esclarecimentos.

- 1) Não, a Agência não publicará Comunicado Relevante acerca do assunto levantado pelo consulente. Registre-se que a Agência não reconhece eventual inadequação dos perfis de trilhos utilizados na construção da ferrovia. Cabe ressaltar, ainda, que o perfil TR57 é utilizado em ferrovias para transporte de cargas que já se encontram em operação, como o tramo norte da Ferrovia Norte-Sul e a Ferrovia Centro Atlântica.
- 2) A Agência não reconhece eventual inadequação dos perfis de trilhos utilizados na construção da ferrovia, de forma que a implantação de trilhos de perfil TR57 não será considerada como passivo construtivo.
- 3) Nenhum dos entendimentos exarados pelo consulente está correto. Há de se esclarecer, que a responsabilidade por corrigir os passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, bem como pelos ônus e despesas relacionadas, sejam eles decorrentes de fatos geradores anteriores ou posteriores à Data de Assunção, nos termos da subcláusula 12.3(ii)(ff), recaem sobre a Subconcessionária, sem direito à reequilíbrio, conforme subcláusula 27.1 (xiii).

Referência: Item 5.9 do Anexo I – Caderno de Obrigações -Minuta de Contrato

“5. As premissas, valores de referência e demais parâmetros estipulados neste Apêndice, parte integrante do Caderno de Obrigações, são válidos para a avaliação da adequada exploração da infraestrutura. Referem-se aos Parâmetros Técnicos da Infraestrutura ferroviária, Parâmetros Técnicos da Superestrutura ferroviária; Parâmetros Técnicos das Passagens em Nível (PNs); e Parâmetros Técnicos das Instalações de Apoio.

5.9. Os Dormentes devem ser mantidos de forma a:

Esclarecimentos solicitados: Parâmetros Técnicos para os Dormentes

Conforme é de conhecimento público (<https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2017/11/15/cgu-superfaturamento-de-r-108-mi-em-obra-da-ferrovia-norte-sul.htm>), há no Tramo Central da FNS a presença de dormentes de concreto com defeitos construtivos, que apresentam trincas que comprometem integralmente a capacidade de suporte da ferrovia, mesmo sem ter havido uma circulação de trens de carga. É bastante provável que outros dormentes, não rachados, mas construídos nos mesmos lotes que aqueles danificados, venham a rachar em breve ou assim que for iniciada uma circulação regular de trens na ferrovia. Adicionalmente, sublinhe-se que a subconcessionária do Tramo Norte (Ferrovia Norte Sul S.A.), ajuizou medida judicial visando a obter indenização da VALEC pelos danos decorrentes de vícios nos dormentes de concreto e vícios nas soldas dos trilhos daquele trecho (Processo 1013185- 78.2018.4.01.3400, 4ª Vara da Justiça Federal do Distrito Federal).

A despeito das evidências, o Caderno de Engenharia nada dispõe sobre a troca de dormentes instalados inservíveis, donde se depreende que tais investimentos não foram incorporados à modelagem econômico-financeira da subconcessão.

Esta condição impossibilita uma avaliação assertiva de qual investimento será necessário neste Tramo para a garantia das condições de segurança para a circulação de trens de carga. Não obstante, prevê- se um impacto financeiro significativo decorrente deste problema, que pode inclusive colocar em risco a viabilidade da concessão – por exemplo, estimamos que para uma taxa de dormentação inservível de 25% (ótimista), a Subconcessionária terá um desembolso adicional (não incluso no Capex do modelo financeiro) da ordem de R\$200 milhões.

Diante deste cenário, entendemos que:

1. a ANTT apresentará de forma isonômica a todos os licitantes, e com antecedência razoável da data de apresentação da proposta, os laudos de qualidade da confecção dos dormentes, bem como a indicação da taxa de dormentação inservível no tramo para o correto dimensionamento do orçamento de recuperação das peças com defeitos;
2. caso tal disponibilização, na forma acima, não ocorra, a dormentação inservível será considerada vício oculto e, portanto, a Subconcessionária terá até 365 dias da Data de Assunção para reclamar a substituição de dormentes inservíveis para garantir a operação segura da ferrovia, fazendo jus a reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Resposta da Comissão de Outorga:

A seguir, prestam-se os seguintes esclarecimentos.

- 1) Por meio do Comunicado Relevante nº 05/2019, a Comissão de Outorga, informou a todos os interessados em obter acesso aos projetos e demais documentos técnicos entregues pela Valec à ANTT, inclusive laudos técnicos, o local e o período para obtenção das respectivas cópias. Assim, foi oportunizado aos interessados, acesso a todos os projetos, informações técnicas e laudos disponíveis, antes da data de realização do certame, para formulação da proposta econômica. Quanto aos dormentes inservíveis, cumpre informar que a Agência publicou o Anexo 18 do edital, contendo todos os passivos construtivos, ambientais e invasões de faixa de domínio, de conhecimento da ANTT e da Interveniente Subconcedente, inclusive os dormentes com problemas. Adicionalmente, cumpre destacar que por meio do Comunicado Relevante nº 05/2019, foi oportunizado a todos os interessados o acesso à infraestrutura ferroviária existente para avaliação.
- 2) Primeiramente, cumpre informar que vícios ocultos são aqueles como tal identificados pela legislação e pela doutrina, em contraposição aos vícios aparentes. São vícios que se manifestam apenas após certo tempo de uso. Nesse contexto, destaca-se que foi garantido à Subconcessionária um interstício de 365 dias para a identificação de vícios ocultos. Isto posto, não prospera o entendimento de que dormentes inservíveis serão

considerados vícios ocultos, pela própria natureza dos vícios ocultos. Por exemplo, os passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, inclusive aqueles indicados no Anexo 18 do Edital, não serão considerados vícios ocultos.

Referência: Item 5.8 do Anexo I – Caderno de Obrigações -Minuta de Contrato

“5. As premissas, valores de referência e demais parâmetros estipulados neste Apêndice, parte integrante do Caderno de Obrigações, são válidos para a avaliação da adequada exploração da infraestrutura. Referem-se aos Parâmetros Técnicos da Infraestrutura ferroviária, Parâmetros Técnicos da Superestrutura ferroviária; Parâmetros Técnicos das Passagens em Nível (PNs); e Parâmetros Técnicos das Instalações de Apoio.

5.8. Os parâmetros para o Lastro estabelecem que este deve ser mantido:”

Esclarecimentos solicitados: Parâmetros Técnicos para o Lastro

Em vistoria técnica ao Tramo Central nossa equipe constatou que o lastro ferroviário utilizado no Tramo Central da Ferrovia Norte Sul apresenta, em diversos pontos, uma granulometria fora do preconizado nas especificações técnicas da VALEC e ANTT, o que tende a ser agravado com o início da operação de trens de carga.

Este fator tende a acelerar a degradação da plataforma ferroviária, tanto pela deficiente distribuição de esforços, quanto pelo comprometimento da drenagem das águas pluviais. Deste modo, é necessário traçar um plano de recuperação do lastro, garantindo que a plataforma terá vida útil adequada e por consequência uma condição de segurança.

Ressaltamos que os problemas foram encontrados não apenas nos Lotes 4S, 5S e 5SA do Tramo Sul, objeto do Comunicado Relevante 02/2018 da ANTT, mas em diversas localidades do Tramo Central. Estimamos que os investimentos necessários para equacionar a questão representem investimentos adicionais da ordem de grandeza de R\$200 milhões, porém sujeito a grande margem de erro diante da falta de informações mais precisas acerca desses problemas.

Diante deste cenário, entendemos que essas inconsistências são vícios ocultos, nos termos da minuta de contrato e que, sendo assim, a Subconcessionária terá até 365 dias da Data de Assunção para reclamar reposição de lastro para a operação segura da ferrovia fora dos lotes 4S, 5S e 5SA, fazendo jus a reequilíbrio econômico-financeiro. Está correto o nosso entendimento

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Vícios ocultos são aqueles como tal identificados pela legislação e pela doutrina, em contraposição aos vícios aparentes. São vícios que se manifestam apenas após certo tempo de uso. Nesse contexto, destaca-se que foi garantido à Subconcessionária um interstício de 365 dias para a identificação de vícios ocultos. Isto posto, não prospera o entendimento de que a inconformidade técnica da brita utilizada nos Lotes 4S, 5S e 5SA serão considerados vícios ocultos, pela própria natureza dos vícios ocultos. Por exemplo, os passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, inclusive aqueles indicados no Anexo 18 do Edital, não serão considerados vícios ocultos.

Referência: Item 4.15 do Anexo I - Caderno de Obrigações - Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.15. A Subconcessionária deverá implantar terminal de armazenamento, carga e descarga de granéis sólidos agrícolas, no prazo de até 2 (dois) anos, contados a partir da Data de Assunção, com capacidade mínima de armazenamento em silos de 100.000 t (cem mil toneladas), capacidade mínima de descarga de 525 t/h (quinhetas e vinte e cinco toneladas por hora), capacidade mínima de carregamento de 1.197 t/h (mil, cento e noventa e sete toneladas por hora) e taxa de eficiência operacional diária superior a 83,3% (oitenta e três vírgula três por cento), com valor estimado e indicativo de R\$ 113.031.751,39 (cento e treze milhões, trinta e um mil, setecentos e cinquenta e um reais e trinta e nove centavos), considerando o benefício do REIDI, com data-base de dezembro de 2017.”

Esclarecimentos solicitados: Implantação de terminal

O item 4.15 do Caderno de Obrigações prevê a implantação de um terminal de carga e descarga de granéis sólidos agrícolas com uma capacidade estática mínima de 100mil ton. Dado que o nível de serviço está associado à capacidade estática total ofertada ao mercado, de 100mil ton, entendemos que a Subconcessionária poderá optar por dividir essa capacidade em diferentes terminais (por exemplo, dois terminais, sendo 1x40kt e 1x60kt, ou três terminais, sendo 1x50kt, 1x30kt e 2x20kt, por exemplo).

Nesses casos, entendemos que o local de implantação dos terminais deverá atender a critérios técnicos, como dispõe o item 4.16.

Ainda, nesses casos, entendemos que a capacidade mínima de descarga e de carregamento nos diferentes terminais deverão ser somadas, aquelas estipuladas no item 4.15.

Estão corretos nossos entendimentos?

Resposta da Comissão de Outorga:

Os entendimentos estão parcialmente corretos. A obrigação constante do item 4.15 do Caderno de Obrigações, observado o item 4.16, deverá ser cumprida em até 2 (dois anos), contados a partir da Data de Assunção, mediante a implantação de diversos terminais, desde que a soma das capacidades de armazenamento dos terminais totalize, no mínimo, 100.000 t (cem mil toneladas). Porém, os demais parâmetros de desempenho constantes do item 4.15 do Caderno de Obrigações deverão ser cumpridos, individualmente, em cada um dos terminais a serem implantados.

Referência: Item 5.9 do Anexo I – Caderno de Obrigações -Minuta de Contrato

“5. As premissas, valores de referência e demais parâmetros estipulados neste Apêndice, parte integrante do Caderno de Obrigações, são válidos para a avaliação da adequada exploração da infraestrutura. Referem-se aos Parâmetros Técnicos da Infraestrutura ferroviária, Parâmetros Técnicos da Superestrutura ferroviária; Parâmetros Técnicos das Passagens em Nível (PNs); e Parâmetros Técnicos das Instalações de Apoio.

5.9. Os Dormentes devem ser mantidos de forma a:

Esclarecimentos solicitados: Parâmetros Técnicos para os Dormentes

Conforme é de conhecimento público (<https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2017/11/15/cgu-superfaturamento-de-r-108-mi-em-obra-da-ferrovia-norte-sul.htm>), há no Tramo Central da FNS a presença de dormentes de concreto com defeitos construtivos, que apresentam trincas que comprometem integralmente a capacidade de suporte da ferrovia, mesmo sem ter havido uma circulação de trens de carga. É bastante provável que outros dormentes,

não rachados, mas construídos nos mesmos lotes que aqueles danificados, venham a rachar em breve ou assim que for iniciada uma circulação regular de trens na ferrovia.

Adicionalmente, sublinhe-se que a subconcessionária do Tramo Norte (Ferrovia Norte Sul S.A.), ajuizou medida judicial visando a obter indenização da VALEC pelos danos decorrentes de vícios nos dormentes de concreto e vícios nas soldas dos trilhos daquele trecho (Processo 1013185- 78.2018.4.01.3400, 4^a Vara da Justiça Federal do Distrito Federal).

A despeito das evidências, o Caderno de Engenharia nada dispõe sobre a troca de dormentes instalados inservíveis, donde se depreende que tais investimentos não foram incorporados à modelagem econômico-financeira da subconcessão.

Esta condição impossibilita uma avaliação assertiva de qual investimento será necessário neste Tramo para a garantia das condições de segurança para a circulação de trens de carga. Não obstante, prevê-se um impacto financeiro significativo decorrente deste problema, que pode inclusive colocar em risco a viabilidade da concessão – por exemplo, estimamos que para uma taxa de dormentação inservível de 25% (otimista), a Subconcessionária terá um desembolso adicional (não incluso no Capex do modelo financeiro) da ordem de R\$200 milhões.

Diante deste cenário, entendemos que:

3. a ANTT apresentará de forma isonômica a todos os licitantes, e com antecedência razoável da data de apresentação da proposta, os laudos de qualidade da confecção dos dormentes, bem como a indicação da taxa de dormentação inservível no tramo para o correto dimensionamento do orçamento de recuperação das peças com defeitos;
4. caso tal disponibilização, na forma acima, não ocorra, a dormentação inservível será considerada vício oculto e, portanto, a Subconcessionária terá até 365 dias da Data de Assunção para reclamar a substituição de dormentes inservíveis para garantir a operação segura da ferrovia, fazendo jus a reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Resposta da Comissão de Outorga:

A seguir, prestam-se os seguintes esclarecimentos:

3) Por meio do Comunicado Relevante nº 05/2019, a Comissão de Outorga, informou a todos os interessados em obter acesso aos projetos e demais documentos técnicos entregues pela Valec à ANTT, inclusive laudos técnicos, o local e o período para obtenção das respectivas cópias. Assim, foi oportunizado aos interessados, acesso a todos os projetos, informações técnicas e laudos disponíveis, antes da data de realização do certame, para formulação da proposta econômica. Quanto aos dormentes inservíveis, cumpre informar que a Agência publicou o Anexo 18 do edital, contendo todos os passivos construtivos, ambientais e invasões de faixa de domínio, de conhecimento da ANTT e da Interveniente Subconcedente, inclusive os dormentes com problemas. Adicionalmente, cumpre destacar que por meio do Comunicado Relevante nº 05/2019, foi oportunizado a todos os interessados o acesso à infraestrutura ferroviária existente para avaliação.

4) Primeiramente, cumpre informar que vícios ocultos são aqueles como tal identificados pela legislação e pela doutrina, em contraposição aos vícios aparentes. São vícios que se manifestam apenas após certo tempo de uso. Nesse contexto, destaca-se que foi garantido à Subconcessionária um interstício de 365 dias para a identificação de vícios ocultos. Isso posto, não prospera o entendimento de que dormentes inservíveis serão considerados vícios ocultos, pela própria natureza dos vícios ocultos. Por exemplo, os passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, inclusive aqueles indicados no Anexo 18 do Edital, não serão considerados vícios ocultos.

Referência: Item 5.4 da Parte IV - Acesso às Informações sobre a Ferrovia e a Licitação – Minuta de Edital

“5. As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições da Ferrovia e de todos os dados e informações sobre a Subconcessão.”

Caderno de Demanda

Caderno de Engenharia

Esclarecimentos solicitados: Em vistoria de campo à malha da Subconcessão, foi identificado que o trecho entre Campinorte (futuro entroncamento com a FICO) e Anápolis, e somente neste trecho, a Ferrovia Norte Sul encontra-se com dormentes

plenamente preparados para acomodar um terceiro trilho, convertendo a bitola larga implantada em bitola mista.

Dado que não se encontrou referências ou justificativas no Caderno de Engenharia acerca destas características da dormentação neste trecho, pergunta-se:

1. Por qual motivo tal informação não consta nos estudos e cadernos disponibilizados aos licitantes?
2. Por qual motivo a VALEC implementou a dormentação para bitola mista no referido trecho?
3. Caso a resposta à questão anterior esteja relacionada à previsão de escoamento de cargas por trens de bitola métrica, pergunta-se:
 - a. A FICO terá bitola larga, métrica ou mista?
 - b. O Poder Concedente considerou, em sua modelagem, que haverá fluxos de demanda entre terminais da FICO e Anápolis, onde as cargas seriam transferidas de/para a FCA?
 - c. Se a resposta à pergunta anterior foi afirmativa, pergunta-se:
 - i. A modelagem de demanda considerou que esses fluxos entre FICO e Anápolis serão em composições ferroviárias de bitola métrica ou larga?
 - ii. Favor justificar, com base nos custos logísticos calculados para as diferentes alternativas logísticas, a destinação de cargas da FICO à malha da FCA.

Resposta da Comissão de Outorga:

A seguir, prestam-se os seguintes esclarecimentos:

- 1) O fluxo de caixa constante dos estudos indicativos tem o condão estrito de valorar o lance mínimo a ser exigido para a exploração do trecho ferroviário. Nele, apresentam-se os investimentos com prazo determinado e condicionados à demanda, os quais integram o *capex* e, por sua vez, o cálculo do valor de outorga. A informação de que o trecho ferroviário entre Anápolis (GO) e Campinorte (GO) encontra-se com a dormentação preparada para receber o terceiro trilho é irrelevante para a formulação da proposta econômica e por esta razão, não foi apresentada nos estudos técnicos elaborados pela ANTT.

2) Porque os estudos operacionais realizados pela Interveniente Subconcedente em 2007 indicou o intercâmbio da Ferrovia Norte Sul Tramo Central com as linhas de bitola métrica da Ferrovia Centro-Atlântica em Anápolis (GO). O referido estudo pode ser consultado na rede mundial de computadores, no seguinte endereço eletrônico: (<http://www.valec.gov.br/download/GEPORG/EVTEA/2008-2010/EVTE-FNS-FerroviaNorteSul-TramoNorte/EstudoOperacional/Volume1-RelatoriodeEstudoOperacional.pdf>).

Em 2010, a Interveniente Subconcedente realizou estudo de viabilidade para a implantação do terceiro trilho no trecho Anápoli (GO) - Campinorte (GO), cuja conclusão apontou a inviabilidade econômica de lançamento do terceiro trilho no referido trecho. Esse estudo encontra-se disponível na rede mundial de computadores no seguinte endereço eletrônico:

(<http://www.valec.gov.br/download/GEPORG/EVTEA/2008-2010/EVTE-FNS-FerroviaNorteSul-TramoSul/ViabilidadeBitolaMista/AnalisedaViabilidadedeImplantacaodaBitolaMistanaFNS.pdf>).

Portanto, não foi dada continuidade à implantação de bitola mista na FNS pela VALEC.

3)

- a. O projeto da FICO, elaborado pela Valec, considerou a Ferrovia em bitola larga.
- b. O estudo de demanda apontou fluxos de transportes, provenientes da FICO, que utilizariam as linhas da Ferrovia Norte Sul Tramo Central em regime de direito de passagem, ao passo que o intercâmbio com a Ferrovia Centro-Atlântica ocorreria com compartilhamento de recursos operacionais, ou seja, tráfego mútuo. Tais volumes foram considerados na modelagem econômico-financeira no período de 2035-2048.
- c. (i). Considerou-se em bitola larga, até porque não faz parte do *capex* a instalação do terceiro trilho. Além disso, o compartilhamento com a Ferrovia Centro-Atlântica foi considerado como tráfego mútuo, tendo em vista a necessidade de transbordo devido a diferença de bitolas entre as ferrovias.
- c. (ii). O custo logístico dos diferentes modais (rodoviário, ferroviário e hidroviário) utilizados no estudo de demanda, na etapa de alocação de carga, são apresentados no Caderno de Demanda.

8. **Protocolo ANTT/OUVIDORIA/5412705** (recebido em 31/01/2019, às 00:26 h)

Referência: Subcláusula 3.2 (iii), “a” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“3.2 Restrições à Alienação e à Aquisição

(iii) Todos os Bens da Subconcessão ou investimentos neles realizados deverão ser integralmente depreciados e amortizados pela Subconcessionária no prazo da Subconcessão, de acordo com os termos da legislação.

(a) o disposto na subcláusula 3.2 (iii) se aplica a todas as obrigações de investimento originalmente previstas no Caderno de Obrigações, suas adições e adequações, independentemente do momento em que elas forem realizadas ou tenham sua realização solicitada pela ANTT”.

Esclarecimentos solicitados: Entendemos que a Subconcessionária poderá ter, ao longo do prazo do Contrato de Subconcessão, obrigações de investimentos sem prazo determinado, tais como os investimentos adicionais e/ou os investimentos condicionados à demanda. Tais investimentos, que são incertos e imprevistos, poderão ocorrer em períodos contratuais que, em função das regras tributárias e/ou contábeis vigentes, não comportem sua amortização e/ou depreciação no prazo contratual remanescente. Diante dessa situação, entendemos que a imposição em comento consiste em uma obrigação potencialmente impossível e que, como tal, a Subconcessionária deverá fazer jus ao reequilíbrio econômico financeiro na hipótese da não amortização do bem dentro do prazo da Subconcessão. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto, pois embora não sejam passíveis de indenização, não significa que não serão remunerados. Na hipótese estrita de Investimentos Adicionais, determinados pela ANTT nos termos da Cláusula 7, será considerado no fluxo de caixa marginal, para fim de cálculo do valor devido de reequilíbrio, o prazo remanescente no qual deverá a Subconcessionária perceber a remuneração adequada para manter o equilíbrio econômico-financeiro, e ao considerar esse prazo remanescente (que é reduzido pois aproxima-se o termo), tem-se como resultado uma elevação do valor do benefício que deverá ser percebido pela Subconcessionária, que será traduzido, por exemplo, em

redução do Valor de Outorga ou de obrigações originalmente avençadas. De qualquer maneira, não há que se falar em reequilíbrio econômico financeiro na hipótese da não amortização do bem dentro do prazo da Subconcessão.

Referência: Subcláusula 4.5 (ii) do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“4.5 A Subconcessionária deverá elaborar e apresentar para apreciação da ANTT todos os Projetos necessários para a execução do Plano de Investimentos, contido no Caderno de Obrigações”.

ii) A possível ocorrência da modificação prevista na subcláusula 4.5 (i) não altera a obrigação da Subconcessionária iniciar a operação ferroviária da Extensão Sul, em até 2 (dois) anos, contados a partir da Data de Assunção”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 4.5 (ii) da Minuta de Contrato determina que a Subconcessionária deverá iniciar a operação ferroviária da Extensão Sul em até 2 anos, contados a partir da Data de Assunção. Entretanto, o Contrato, na subcláusula 12.2 (ii) (b) determina que cabe à Subconcessionária “realizar os investimentos necessários para a conclusão das obras da Extensão, no prazo de até 2 anos, contados a partir da Data de Assunção”. Além disso, o Contrato prevê a realização de outros investimentos necessários à operação ferroviária, cujo prazo de execução é de até 3 anos e, portanto, ultrapassa o prazo de até 2 anos de início da operação ferroviária, tais como: investimentos para implantação de sistema de licenciamento e sinalização de via e investimento para instalação de detectores de descarrilamento, ambos em toda a Ferrovia.

Diante disso, e considerando que a operação ferroviária não prescinde dos investimentos mencionados para a segurança operacional da Ferrovia, os quais só podem ser implantados após a conclusão da infraestrutura e superestrutura da Ferrovia como um todo, entendemos que cabe a Subconcessionária concluir as obras em até 3 anos, contados a partir da Data de Assunção. Está correto nosso entendimento?

Como consequência, entendemos também que caberá à Subconcessionária iniciar a operação ferroviária da Extensão Sul em até 3 anos, contados a partir da Data de Assunção. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Nos termos da subcláusula 4.5(ii), o prazo para iniciar a operação da Extensão Sul é de 2 (dois) anos, ao passo que o prazo para conclusão das obras de infraestrutura e superestrutura também é de 2 (dois) anos. Não obstante, o prazo de implantação do sistema de licenciamento e de instalação dos detectores de descarrilamento é de 3 (três) anos, a contar da Data de Assunção. O Caderno de Demanda indicou um volume de tráfego relativamente baixo, para o início das operações ferroviárias da Extensão Sul, inferior a 1 (um) par de trem por dia. Para este volume de tráfego, entendeu-se que a operação ferroviária pode ocorrer em segurança, mesmo sem a implantação definitiva dos sistemas de sinalização e licenciamento, bem como a instalação dos detectores de descarrilamentos.

Referência: Subcláusula 12.2 (ii), “j” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente

(ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente:

(j) concluir as obras sob sua responsabilidade até o dia 30 de junho de 2019, nos termos do Apêndice E do Caderno de Obrigações”.

Esclarecimentos solicitados: Nos termos da subcláusula 12.2 (ii), “j” da Minuta de Contrato, cabe à Interveniente Subconcedente a conclusão das obras descritas no Apêndice E até 30 de junho de 2019. Contudo, para exatamente a mesma obrigação, o Apêndice E fixa o prazo de conclusão até 31 de dezembro de 2018. Diante da contradição entre as datas dispostas na Minuta de Contrato, e considerando a presente data, perguntamos: a implantação das obras sob responsabilidade da Interveniente Subconcedente já foi concluída?

Resposta da Comissão de Outorga:

Inicialmente, cumpre esclarecer que não há contradição em relação às datas apresentadas, pois o prazo estabelecido na subcláusula 12.2(ii)(j) é aquele necessário para que a

Interveniente Subconcedente cumpre as obrigações dispostas nos itens 8.1 e 8.2 do Apêndice E, do Caderno de Obrigações. Em relação à conclusão das obras da Interveniente Subconcedente, prestam-se as seguintes informações:

Atentamos que, na hipótese de descumprimento pela Interveniente Subconcedente do prazo estabelecido na subcláusula 12.2.(ii)(j), deverá a Subconcessionária, por sua conta e risco, no prazo assinalado na subcláusula 12.3(ii)(b), realizar as obras necessárias a tornar o trecho apto à prestação do serviço, não fazendo jus a reequilíbrio econômico-financeiro, inclusive, mas não se limitando, em decorrência de eventual frustração de demanda ou de elevação dos custos ou investimentos previstos. Em relação à conclusão das obras da Interveniente Subconcedente, prestam-se as seguintes informações:

1. Em relação ao Lote 2S: As obras remanescentes do Lote 2S, por serem de responsabilidade da Interveniente Subconcedente, não são consideradas na valoração da outorga e, por esta razão, não foram apresentadas nos estudos técnicos. Contudo, a partir do Relatório de Monitoramento de dezembro de 2018, encaminhado a esta Agência Reguladora pela Valec, apresentam-se as seguintes informações, de caráter meramente indicativo. O valor residual para o Lote 2S é de R\$ 21.190.367,15 (vinte e um milhões e cento e noventa mil e trezentos e sessenta e sete reais e quinze centavos). O avanço físico do Lote 2S informado pela Valec é de: i) 100% das obras de terraplenagem; ii) 100% das Obras de Arte Correntes (AOC); iii) 92,94% da montagem de grade; iv) 100% das Obras de Arte Especiais (OAE); iv) 99,86% da drenagem; e v) 99,16% dos demais serviços;
2. Em relação ao Lote 5S: As obras remanescentes do Lote 5S, de responsabilidade da Interveniente Subconcedente, não são consideradas na valoração da outorga e, por esta razão, não foram apresentadas nos estudos técnicos. Contudo, a partir do Relatório de Monitoramento de dezembro de 2018, encaminhado a esta Agência Reguladora pela Valec, apresentam-se as seguintes informações, de caráter meramente informativo: i) o valor residual das obras remanescentes do Lote 5S (sejam elas de responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) é de R\$ 32.829.782,22 (trinta e dois milhões e oitocentos e vinte e nove mil e setecentos e oitenta e dois reais e vinte e dois centavos); ii) o avanço físico das obras do Lote 5S (sejam elas de responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) informado pela Valec é de: i) 99,58% das obras de terraplenagem; ii) 100% das Obras de Arte Correntes (AOC); iii)

88,98% da montagem de grade; iv) 92,57% das Obras de Arte Especiais (OAE); iv) 96,80% da drenagem; e v) 97,93% dos demais serviços; e

3. Em relação ao Lote 5SA: As obras remanescentes do Lote 5SA, de responsabilidade da Interveniente Subconcedente, não são consideradas na valoração da outorga e, por esta razão, não foram apresentadas nos estudos técnicos. Contudo, a partir do Relatório de Monitoramento de dezembro de 2018, encaminhado a esta Agência Reguladora pela Valec, apresentam-se as seguintes informações, de caráter meramente informativo: i) o valor residual das obras remanescentes do Lote 5SA (sejam elas de responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) é de R\$ 2.230.286,45 (dois milhões e duzentos e trinta mil e duzentos e oitenta e seis reais e quarenta e cinco centavos); ii) o avanço físico das obras do Lote 5SA (sejam elas de responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) informado pela Valec é de: i) 99,79% das obras de terraplenagem; ii) 100% das Obras de Arte Correntes (AOC); iii) 29,34% da montagem de grade; iii) 95,75% da drenagem; e iv) 93,48% dos demais serviços.

Referência: Subcláusula 12.3 (ii), “c” e “d” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“12.3 Direitos e Deveres da Subconcessionária

- (ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Subconcessionária:
- c) realizar os investimentos para implantação de sistema de licenciamento e sinalização de via, em toda a Ferrovia, no prazo de até 3 (três) anos, contados a partir da Data de Assunção, ressalvado o disposto na subcláusula 4.6 (ii).
 - d) realizar o investimento para instalação de detectores de descarrilamento, em toda a Ferrovia, no prazo de até 3 (três) anos, contados a partir da Data de Assunção, ressalvado o disposto na subcláusula 4.6 (ii) ”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 4.6 (ii), à qual remetem às disposições contratuais em comento, refere-se à devolução à Subconcessionária de projetos não autorizados pela ANTT, a fim de que a Subconcessionária implemente alterações ou complementações pertinentes. Conciliando o mencionado na subcláusula

4.6 (ii) com as subcláusulas 12.3 (ii) “c” e “d”, todos da Minuta de Contrato, chegamos ao entendimento de que, na hipótese de eventuais alterações nos projetos solicitados pela ANTT, o prazo referencial de 3 anos poderá ser acrescido de tempo adicional suficiente e consistente para atender às modificações solicitadas pela ANTT. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, o entendimento está correto. Quanto ao disposto na subcláusula 4.6 (ii), cabe esclarecer que alterações e complementações necessárias à adequação do projeto a normativos técnicos e regulamentos aplicáveis são de responsabilidade da Subconcessionária, não ensejando qualquer ajuste de prazo. Eventual alteração do período de 03 (três) anos para a realização dos investimentos constantes da subcláusula 12.3 (ii), itens c) e d), ocorrerá apenas em caso de descumprimento, pela ANTT, do prazo de 45 (quarenta e cinco) dias constante da subcláusula 4.6, especificamente quanto às solicitações de alteração ou complementação dos Projetos.

Referência: Subcláusula 12.3 (ii), “b” e “c” do Anexo 19 -Minuta de Contrato

“12.3 Direitos e Deveres da Subconcessionária

(ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Subconcessionária:

- b) realizar os investimentos necessários para a conclusão das obras da Extensão Sul, no prazo de até 2 (dois) anos, contados a partir da Data de Assunção;
- c) realizar os investimentos para implantação de sistema de licenciamento e sinalização de via, em toda a Ferrovia, no prazo de até 3 (três) anos, contados a partir da Data de Assunção, ressalvado o disposto na subcláusula 4.6(ii);

Esclarecimentos solicitados: O Modelo econômico-financeiro da Subconcessão prevê operações e a obtenção de receitas já a partir do Ano 1 contado da Data de Assunção, não apenas com direito de passagem, mas também com serviços de transporte ferroviário de cargas em malha própria.

Não obstante, o Contrato consigna um prazo de até 2 anos para início da operação e conclusão de obras remanescentes na Extensão Sul, bem como um prazo de 3 anos para

implantar o sistema de licenciamento e sinalização (o que inclusive está consistente com a previsão de Capex no Modelo Financeiro, alongado nos três primeiros anos do Contrato).

Combinando estas informações do Contrato e do Modelo Financeiro, solicita-se os esclarecimentos abaixo.

1. Dado que a conclusão da Extensão Sul ficará a cargo da Subconcessionária, podendo levar até 2 anos, presumimos que as receitas modeladas nos Anos 1 e 2 provém de operações dos trechos entregues à Subconcessionária aptos à operação (especialmente Tramo Central). Está correto nosso entendimento?
2. Será admitida a operação ferroviária de cargas na malha Subconcedida sem a implantação dos elementos do sistema de licenciamento e sinalização previstos no Caderno de Obrigações, item 4.13, de forma provisória?
3. Em caso de resposta afirmativa à questão (2), favor esclarecer:
 3. a. Quais os elementos mínimos do sistema de licenciamento e sinalização exigidos para esta operação provisória?
 3. b. Considerando que a Subconcessionária da FNS Tramo Norte já possui CCO (que poderia ser utilizado na operação provisória dos trechos aptos a operar nos Anos 1 e 2 do Contrato), será franqueado acesso da Subconcessionária a esse CCO? Em quais condições?
 3. c. Haveria algum relaxamento na exigência de Especificações Técnicas Mínimas (Apêndice C do Anexo 1 da Minuta de Contrato), tais como Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG) e Velocidade Média de Percurso (VMP) durante essa fase de operação provisória?
4. Em caso de resposta negativa à questão (2), favor esclarecer se haverá revisão da modelagem econômico-financeira para sanar a inconsistência verificada (operação nos Anos 1, 2 e 3, sendo que a ferrovia não estará apta a tal operação antes da implantação do sistema de licenciamento e sinalização).

Resposta da Comissão de Outorga:

A seguir, prestam-se os seguintes esclarecimentos.

- 1) Sim, está correto esse entendimento. Contudo, registe-se que o fluxo de caixa foi adotado para o fim estrito de valoração da outorga mínima a ser exigida na Licitação, não guardando qualquer vinculação para fim de reequilíbrio econômico-financeiro.
- 2) Sim, desde que a operação possa ocorrer em segurança. Tanto é assim que o prazo para conclusão das obras da Extensão Sul é de 2 (dois) anos, ao passo que o prazo para a implantação do sistema de licenciamento e sinalização é de 3 (três) anos.
- 3)
 - a. Compete à subconcessionária avaliar os elementos mínimos do sistema de licenciamento e sinalização, visando a operação segura da ferrovia, de acordo com a normas aplicáveis.
 - b. Não será permitido a Subconcessionária utilizar o CCO de outra empresa ferroviária. Assim, a Subconcessionária deverá implantar o Centro de Controle Operacional (CCO) dedicado à operação do trecho ferroviário a ser subconcedido, visando resguardar o princípio da continuidade do serviço público. Além disso, na hipótese de se permitir o aproveitamento do CCO de empresas ferroviárias já estabelecidas, isto poderia configurar-se como uma vantagem competitiva no certame, de modo a prejudicar a isonomia e a competição entre os participantes. Desta forma, deverá a Subconcessionária implantar o CCO de uso exclusivo da Ferrovia Norte Sul Tramo Central.
 - c. Não será efetuado relaxamento algum em relação às exigências das Especificações Técnicas Mínimas do Caderno de Obrigações.

Referência: Subcláusula 27.1 (xxviii) do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“27.1 Alocação de Riscos

27.1 Com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente na subcláusula 27.2, a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Subconcessão, inclusive, mas não se limitando, aos seguintes:
(xxviii) Implantação de novas rotas ou caminhos alternativos para o transporte de carga do modal ferroviário, e que impactem os volumes de transporte da Subconcessionária, desde que não componham o Sistema Nacional de Viação – SNV na data de assinatura deste

Contrato.

Esclarecimentos solicitados: Considerando que a implantação da Ferrovia de Integração Centro-Oeste-FICO, se realizada, gerará demanda significativa à Subconcessão (via direito de passagem), e diante das notícias veiculadas recentemente pela imprensa, pelas quais o Ministro da Infraestrutura determinará o adiamento da construção da FICO, gostaríamos de esclarecer se a ANTT ponderou a possibilidade de realizar a presente licitação diante de um cenário mais concreto – daqui a alguns meses – quando a FICO já tiver sido implantada ou sua implantação for iminente, reduzindo, dessa forma, o impacto da incerteza da implantação dessa obra sobre a elaboração da proposta econômica dos licitantes.

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que a decisão de realizar a subconcessão da Ferrovia Norte-Sul Tramo Central (FNSTC) compete ao Governo Federal, formulador da política pública de transportes. Cabe à ANTT, nos termos da Lei nº 10.233/2001 (art. 20, I), implementar as políticas formuladas para o setor. Nesse sentido, importante trazer à baila a Nota Informativa Conjunta nº 01/2017 – DEOUT-SNTTA/DP-SFP, de 26 de abril de 2017, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPAC, que estabeleceu diretrizes para a realização da subconcessão da FNS. Diante da referida decisão, a ANTT vem adotando as medidas necessárias para a realização da subconcessão em comento. Mister ainda esclarecer que não há qualquer decisão superior para paralisação ou adiamento do processo.

Referência: Subcláusula 27.1 (xxviii) do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“27.1 Alocação de Riscos

27.1 Com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente na subcláusula 27.2, a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Subconcessão, inclusive, mas não se limitando, aos seguintes:

(xxviii) Implantação de novas rotas ou caminhos alternativos para o transporte de carga do

modal ferroviário, e que impactem os volumes de transporte da Subconcessionária, desde que não componham o Sistema Nacional de Viação – SNV na data de assinatura deste Contrato.

Esclarecimentos solicitados: Considerando que a rota natural de escoamento da maior parte da produção da Subconcessionária será por Santos via conexão com a Malha Paulista (MP), bem como considerando o atual estado de saturação desta via, gostaríamos de esclarecer se a ANTT ponderou a possibilidade de realizar a presente licitação diante de um cenário mais concreto – daqui a alguns meses – quando houver um cenário mais concreto acerca da expansão da MP no contexto da prorrogação antecipada do Contrato. Dessa forma, reduzir-se-ia o impacto da incerteza sobre a expansão desse essencial canal de escoamento da FNS sobre a elaboração da proposta econômica dos licitantes.

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que a decisão de realizar a subconcessão da Ferrovia Norte-Sul Tramo Central (FNSTC) compete ao Governo, formulador da política pública de transportes. Cabe à ANTT, nos termos da Lei nº 10.233/2001 (art. 20, I), implementar as políticas formuladas para o setor. Nesse sentido, importante trazer à baila a Nota Informativa Conjunta n.º 01/2017 – DEOUT-SNTTA/DP-SFP, de 26 de abril de 2017, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPAC, que estabeleceu diretrizes para a realização da subconcessão da FNS. Diante da referida decisão, a ANTT vem adotando as medidas necessárias para a realização da subconcessão em comento. Mister ainda esclarecer que não há qualquer decisão superior para paralisação ou adiamento do processo.

Referência: Item 4.15 do Anexo I - Caderno de Obrigações - Minuta de Contrato

“4. O Plano de Investimentos consiste em Investimentos com Prazo Determinado e Investimentos Condicionados à Demanda.

4.15. A Subconcessionária deverá implantar terminal de armazenamento, carga e descarga de granéis sólidos agrícolas, no prazo de até 2 (dois) anos, contados a partir da Data de Assunção, com capacidade mínima de armazenamento em silos de 100.000 t

(cem mil toneladas), capacidade mínima de descarga de 525 t/h (quinhentas e vinte e cinco toneladas por hora), capacidade mínima de carregamento de 1.197 t/h (mil, cento e noventa e sete toneladas por hora) e taxa de eficiência operacional diária superior a 83,3% (oitenta e três vírgula três por cento), com valor estimado e indicativo de R\$ 113.031.751,39 (cento e treze milhões, trinta e um mil, setecentos e cinquenta e um reais e trinta e nove centavos), considerando o benefício do REIDI, com data-base de dezembro de 2017.”

Esclarecimentos solicitados: O item 4.15 do Caderno de Obrigações prevê a implantação de um terminal de carga e descarga de granéis sólidos agrícolas com uma capacidade estática mínima de 100mil ton.

Dado que o nível de serviço está associado à capacidade estática total ofertada ao mercado, de 100mil ton, entendemos que a Subconcessionária poderá optar por dividir essa capacidade em diferentes terminais (por exemplo, dois terminais, sendo 1x40kt e 1x60kt, ou três terminais, sendo 1x50kt, 1x30kt e 2x20kt, por exemplo).

Nesses casos, entendemos que o local de implantação dos terminais deverá atender a critérios técnicos, como dispõe o item 4.16.

Ainda, nesses casos, entendemos que a capacidade mínima de descarga e de carregamento nos diferentes terminais deverão ser somadas, aquelas estipuladas no item 4.15.

Estão corretos nossos entendimentos?

Resposta da Comissão de Outorga:

Os entendimentos estão parcialmente corretos. A obrigação constante do item 4.15 do Caderno de Obrigações, observado o item 4.16, deverá ser cumprida em até 2 (dois anos), contados a partir da Data de Assunção, mediante a implantação de diversos terminais, desde que a soma das capacidades de armazenamento dos terminais totalize, no mínimo, 100.000 t (cem mil toneladas). Porém, os demais parâmetros de desempenho constantes do item 4.15 do Caderno de Obrigações deverão ser cumpridos, individualmente, em cada um dos terminais a serem implantados.

Referência: Parte II - Definições (xxiii) – Minuta de Edital “Parte II – Definições

Para os fins do presente Edital, as seguintes definições, sem prejuízo de outras aqui estabelecidas, aplicam-se às respectivas expressões:

(xxiii). Lance: é o valor contido na Proposta Econômica, expresso em 2 (duas) casas decimais, que não poderá ser inferior a R\$ 1.353.550.000,00 (um bilhão, trezentos e cinquenta e três milhões e quinhentos e cinquenta mil reais), referenciado à dezembro de 2017, a ser oferecido pela Proponente à ANTT, pela outorga de Subconcessão do serviço público de transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura ferroviária, no trecho compreendido entre Porto Nacional/TO a Estrela d’Oeste/SP.

Esclarecimentos solicitados: A Minuta de Edital, em sua Parte II item xxiii, define o lance mínimo a ser colocado na Proposta Econômica, valor este definido a partir do modelo de viabilidade econômico-financeira da Subconcessão e em função das projeções de volumes, preços, custos fixos e variáveis, investimentos, etc. Sendo assim, a projeção de volumes a serem operados pela Subconcessionária, apresentado no Caderno de Demanda, afeta a definição do lance mínimo.

Ocorre que, após análise detalhada do Caderno de Demanda (e respectivos anexos) disponibilizado pela ANTT, conclui-se que o volume de CARGA GERAL captável será muito inferior ao volume apresentado neste Caderno. Como referência para esta afirmação, e após várias análises que serão explicadas abaixo, verificou-se que das 5,2 MM toneladas de carga geral apresentadas pelo caderno de demanda para o ano de 2048, o volume captável teórico será inferior à 1 MM de toneladas, o que provavelmente não justificará sequer a construção de terminais dedicados a esse tipo de carga (ou seja, a demanda modelada seria Zero).

A captação de volumes está intimamente relacionada à análise de duas variáveis principais: a primeira é a concentração de carga em determinada microrregião, e a segunda é a viabilidade econômica da solução multimodal em comparação ao concorrente mais direto, o caminhão.

Sobre a primeira variável, concentração de volume em determinada microrregião, observa-se que o caderno de demanda apresenta vasto volume de carga geral ao longo de toda malha a ser concedida, porém em grande parte dos casos, a concentração de volume é muito dispersa, fato que inviabiliza frequências rotineiras de trens para determinadas

regiões.

Levando em consideração o exposto no parágrafo anterior, grande parte da carga geral não é captável devido ao não atingimento mínimo de volume para garantir frequências de trens.

Sobre a segunda variável (viabilidade econômica frente a competitividade de outros modais) é necessário, preliminarmente, deixar de lado a visão geral de que todo transporte ferroviário em médias e longas distâncias é sempre competitivo em relação a modal rodoviário. Esta afirmação é válida para o transporte de graneis sólidos e líquidos (na maioria dos casos), porém para o transporte de carga geral essa afirmação muitas vezes não procede. Dentre os motivos pode-se citar o *transit time* da rodovia, mais curto (fator relevante para grande parte dos produtos escoados em contêineres), e a improdutividade do transporte de carga geral em relação a carga à granel na ferrovia. A carga geral, para ser transportada na ferrovia, deve ser embarcada e transportada em containers que suportam no máximo 27 toneladas por vagão, enquanto um vagão tradicional transporta em média 90 toneladas.

Quando comparamos o container com o caminhão baú, que é o concorrente mais direto, o caminhão consegue acomodar até 32 toneladas.

Em resumo, essas duas variáveis de decisão apresentadas, juntamente com as características do transporte de carga geral *versus* a carga a granel explicam a abaixo taxa de captação da demanda apresentada pelo mercado.

Diante da constatação inequívoca da significativa superestimação dos volumes projetados de contêineres a serem explorados pela Subconcessionária, consideramos correta a revisão dos volumes previstos na modelagem econômico-financeira e, consequentemente, a alteração do lance mínimo definido no item xxiii da Parte II – Definições. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não o entendimento está incorreto. O fluxo de caixa, constante dos estudos indicativos, tem o condão estrito de valorar o lance mínimo a ser exigido para a exploração do trecho ferroviário a ser subconcedido. O Caderno de Demanda indica a expectativa de movimentação de carga para o empreendimento, de forma que o risco associado ao

comportamento da demanda encontra-se alocado à subconcessionária nos termos da subcláusula 27.1(i).

Referência: Subcláusula 27.1 (xxviii) do Anexo 19 - Minuta de Contrato “27.1

Alocação de Riscos

27.1. Com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente na subcláusula 27.2, a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Subconcessão, inclusive, mas não se limitando, aos seguintes:

(xxviii) Implantação de novas rotas ou caminhos alternativos para o transporte de carga do modal ferroviário, e que impactem os volumes de transporte da Subconcessionária, desde que não componham o Sistema Nacional de Viação – SNV na data de assinatura deste Contrato

Esclarecimentos solicitados: Dado o disposto na Subcláusula 27.1 (xxviii) do Anexo 19

- Minuta de Contrato, e o impacto que a eventual construção e exploração da FICO terá sobre a Subconcessão, solicita-se os seguintes esclarecimentos:

- 1) A FICO será construída? Quais trechos estão previstos?
- 2) Se a resposta à pergunta anterior for diferente de negativa, favor explanar:
 - Qual o bitolamento previsto para a FICO: métrica, larga ou mista? Favor justificar.
 - A quem caberá a construção de cada um dos trechos?
 - Qual será o modelo de exploração da FICO? Será concessão ou Subconcessão mediante licitação pública?
 - Para qual ano o Poder Concedente prevê o início e a conclusão das obras, para cada um dos trechos previstos?
 - Que volume de granéis sólidos vegetais se prevê sendo embarcado pela FICO (e ingressando na malha Subconcedida) no Caderno de Demanda? Nota: tais fluxos não são evidentes no Caderno de Demanda.
 - Favor destacar para 2025, 2030, 2035, 2040 e 2048 o volume destas cargas previsto para cada local de transbordo para o exterior e rota selecionada (FNS até Itaqui, FNS até Anápolis com transbordo para FCA e destino Vitória, FNS até Anápolis

com transbordo para FCA e destino Santos, FNS até Santos via Estrela d’Oeste)

- Como será garantido o acesso daquele que operar a FICO à malha da Subconcessão?

Cabe observar que estas informações impactam a elaboração da proposta econômica dos licitantes. Assim, é importante que as respostas sejam divulgadas com pelo menos 20 dias de antecedência da entrega da proposta econômica, permitindo que as empresas levem tais informações em conta em seus lances.

Resposta da Comissão de Outorga:

A seguir, prestam-se os seguintes esclarecimentos:

- 1) A Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO) encontra-se prevista no Subsistema Ferroviário Federal, integrante do Sistema Nacional de Viação (SNV). Os estudos de planejamento do Governo Federal preveem a necessidade de implantação da FICO. Não há como garantir ou afirmar que a FICO será construída. O que se pode dizer é que essa ferrovia consta no SNV e nos estudos de planejamento do Governo Federal.
- 2) Os estudos elaborados no âmbito do Programa Nacional de Logística, primeira etapa, previu a construção da FICO em bitola larga. Até o presente momento, o formulador de política pública indicou a construção do trecho de Campinorte (GO) até Água Boa (MT), no âmbito do processo de prorrogação antecipada da Estrada de Ferro Vitória Minas. Quanto aos demais trechos da FICO, não há manifestação expressa do formulador de política pública. No presente caso, a modelagem econômico-financeira considerou fluxos de transporte, provenientes da FICO, que utilizariam as linhas da Ferrovia Norte Sul Tramo Central (FNSTC), em regime de direito de passagem, no período de 2035-2048. A decisão quanto ao modelo de exploração da FICO compete ao Ministério da Infraestrutura e não da ANTT. Até o presente momento não houve manifestação expressa do formulador de política pública no que se refere ao modelo de exploração da FICO. A produção de transporte da FICO na FNSTC considerada na modelagem econômica no período de 2035-2048 é proveniente dos seguintes grupos de mercadoria: i) carga geral; ii) granel líquido; iii) granel sólido agrícola; e iv) granel sólido não agrícola, cuja produção em tku pode ser obtida na planilha de cálculo do Valor de Outorga. A informação de produção de

transporte em regime de compartilhamento com outras ferrovias pode ser obtida nos estudos técnicos elaborados pela ANTT, mais precisamente na Planilha de Cálculo do Valor de Outorga, na aba “DEMANDA TKU”. O acesso de trens de outras ferrovias na FNSTC se dará mediante compartilhamento de infraestrutura (direito de passagem) ou de recursos operacionais (tráfego mútuo), nos termos do marco regulatório vigente, em especial a Resolução nº 3.695/2011. A Agência exercerá sua missão institucional de regular o compartilhamento e fiscalizar o cumprimento das normas aplicáveis.

Referência: Item 9.2 do Anexo 19 - Minuta de Contrato

9. Compartilhamento da Infraestrutura Ferroviária e dos Recursos Operacionais

9.2 Os Contratos Operacionais Específicos – COEs entre a Subconcessionária e os terceiros interessados serão de livre negociação.

Termo Aditivo nº 01 do Contrato de Subconcessão (Estrada de Ferro Carajás)

Termo Aditivo nº 02 do Contrato de Subconcessão (Ferrovia Norte Sul S.A.)

Termo Aditivo nº 03 do Contrato de Subconcessão (Ferrovia Transnordestina)

Termo Aditivo nº 04 do Contrato de Subconcessão (MRS Logística)

Termo Aditivo nº 05 do Contrato de Subconcessão (Malha Paulista)

Esclarecimentos solicitados: Supondo que a Subconcessionária esteja pagando devidamente as tarifas de Direito de Passagem e respeitando os limites de volumes estabelecidos com outra ferrovia adjacente, a possibilidade de operar em terminais de terceiros (por exemplo, terminal privado de uma trading de grãos ou distribuidora de combustíveis) instalados ao longo desta ferrovia adjacente dependerá do aval da respectiva Concessionária?

Cabe observar que se trata de um tema omissو nos aditivos contratuais firmados junto às Ferrovias adjacentes à Subconcessionária

Resposta da Comissão de Outorga:

O marco regulatório vigente prevê o compartilhamento de infraestrutura (direito de passagem) e de recursos operacionais (tráfego mútuo) em ambiente de livre negociação entre as partes, cabendo à ANTT mediar ou mesmo arbitrar eventuais conflitos entre as

partes, sejam eles de ordem operacional ou comercial. No caso de fluxos de transporte com origem e destino em ferrovias distintas, deve a operação ocorrer, necessariamente, em regime de compartilhamento (direito de passagem ou tráfego mútuo), o qual, nos termos do art. 6º da Resolução nº 3.695/2011, deverá ser regulamentado por meio da celebração de Contrato Operacional Específico – COE entre as partes. Se alguma das partes sentir-se prejudicada em seu direito, a Agência exercerá sua missão institucional, conferida pela alínea ‘a’, do inciso II, do art. 20, da Lei nº 10.233/2001 de “*harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica*”.

Referência: Item 9.2 do Anexo 19 - Minuta de Contrato

9. Compartilhamento da Infraestrutura Ferroviária e dos Recursos Operacionais

9.2 Os Contratos Operacionais Específicos – COEs entre a Subconcessionária e os terceiros interessados serão de livre negociação.

Termo Aditivo nº 01 do Contrato de Subconcessão (Estrada de Ferro Carajás)

Termo Aditivo nº 02 do Contrato de Subconcessão (Ferrovia Norte Sul S.A.)

Termo Aditivo nº 03 do Contrato de Subconcessão (Ferrovia Transnordestina)

Termo Aditivo nº 04 do Contrato de Subconcessão (MRS Logística)

Termo Aditivo nº 05 do Contrato de Subconcessão (Malha Paulista)

Esclarecimentos solicitados: Entendemos que os volumes mínimos de escoamento de cargas da Subconcessionária em Ferrovias adjacentes, garantidos por meio de aditivos contratuais nos contratos das respectivas Ferrovias, são extensíveis a cargas que circularão na FNS em direito de passagem (por exemplo, uma carga embarcada em Campinas pela Concessionária da Malha Paulista com destino à Porto Franco, na FNS Tramo Norte, poderá usufruir dos volumes assegurados à Subconcessionária por meio do aditivo contratual à FNS Tramo Norte). Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Os termos aditivos celebrados com as ferrovias adjacentes garante volume mínimo, tão somente, para os trens oriundos da Ferrovia Norte Sul Tramo Central, em regime de direito de passagem, que necessitam utilizar as linhas das ferrovias adjacentes para completar as operações de transporte. Para os trens com origem em outras ferrovias compartilharem a infraestrutura (direito de passagem) ou recursos operacionais (tráfego mútuo) com a FNSTC, deve-se, nos termos do marco regulatório vigente, em um ambiente de livre negociação entre as partes, celebrar Contrato Operacional Específico, de modo a ajustar as questões operacionais, inclusive o volume, bem como comerciais, como a tarifa de compartilhamento.

Referência: Item 9.2 do Anexo 19 - Minuta de Contrato

9. Compartilhamento da Infraestrutura Ferroviária e dos Recursos Operacionais

9.2 Os Contratos Operacionais Específicos – COEs entre a Subconcessionária e os terceiros interessados serão de livre negociação.

Termo Aditivo nº 01 do Contrato de Subconcessão (Estrada de Ferro Carajás)

Termo Aditivo nº 02 do Contrato de Subconcessão (Ferrovia Norte Sul S.A.)

Termo Aditivo nº 03 do Contrato de Subconcessão (Ferrovia Transnordestina)

Termo Aditivo nº 04 do Contrato de Subconcessão (MRS Logística)

Termo Aditivo nº 05 do Contrato de Subconcessão (Malha Paulista)

Esclarecimentos solicitados: Entre os termos aditivos colacionados como anexos à minuta do Contrato de Concessão, inexiste um COE referente à Ferrovia Centro-Atlântica – FCA. Dado que a implantação de bitola mista e/ou soluções de transbordo são uma possibilidade operacional, qual a razão de a ANTT ter deixado de providenciar a celebração de termo aditivo com a concessionária da FCA?

Resposta da Comissão de Outorga:

A celebração de termos aditivos com as concessionárias adjacentes buscou viabilizar o início das operações da Ferrovia Norte Sul Tramo Central, de modo a garantir a

sustentabilidade econômica do empreendimento. Em que pese à possibilidade de implantação do terceiro trilho, de modo a permitir o direito de passagem ou tráfego mútuo entre a FNSTC e Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), não há bitola mista implantada na FNSTC, tampouco a previsão desse investimento pela Subconcessionária. Desta forma, têm-se diferenças de bitola entre a FNSTC e a FCA, sendo necessário realizar o transbordo da carga para prosseguimento da viagem, sendo esta a premissa adotada na modelagem econômico-financeira. Por estas razões não foi celebrado termo aditivo com a FCA para garantir volumes mínimos a serem transportados em regime de compartilhamento de infraestrutura (direito de passagem) ou de recursos operacionais (tráfego mútuo). Contudo nada impede de a futura Subconcessionária e a FCA celebrarem Contrato Operacional Específico, de modo a ajustarem as questões operacionais e comerciais, inclusive no que se refere à implantação do terceiro trilho.

Referência: Parte II - Definições (xxiii) – Minuta de Edital

“Parte II – Definições

Para os fins do presente Edital, as seguintes definições, sem prejuízo de outras aqui estabelecidas, aplicam-se às respectivas expressões:

(xxiii). **Lance:** é o valor contido na Proposta Econômica, expresso em 2 (duas) casas decimais, que não poderá ser inferior a R\$ 1.353.550.000,00 (um bilhão, trezentos e cinquenta e três milhões e quinhentos e cinquenta mil reais), referenciado a dezembro de 2017, a ser oferecido pela Proponente à ANTT, pela outorga de Subconcessão do serviço público de transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura ferroviária, no trecho compreendido entre Porto Nacional/TO a Estrela d’Oeste/SP.

Esclarecimentos solicitados: A Minuta de Edital, em sua Parte II, item xxiii, define o lance mínimo a ser colocado na Proposta Econômica, valor este definido a partir do modelo de viabilidade econômico-financeiro da Subconcessão e em função das projeções de volumes, preços, tributos, custos fixos e variáveis, investimentos, etc. Sendo assim, os impostos considerados na Modelagem Econômico-Financeira afetam a definição do lance mínimo.

Ocorre que a modelagem econômico-financeira não considera a incidência de ICMS, sob a simples argumentação de que “não há uniformidade nas alíquotas praticadas pelos

estados” (item 7 do Caderno da Modelagem Econômico-Financeira). O Modelo Econômico-Financeiro (MEF) está arquitetado para receber alíquotas de ICMS e calcular seu efeito (aba PREMISSAS GERAIS, linha 13), mas o MEF considera alíquota Zero.

Sabe-se que as alíquotas de ICMS incidentes no transporte interestadual de fato variam a depender dos estados considerados, mas em nenhum caso é inferior a 7%. Assim, supondo que de fato a complexidade do modelo de demanda de fato torne impossível o cálculo da alíquota média de ICMS incidente, sabe-se que essa alíquota será certamente maior ou igual a 7%. Concluindo, se fosse aplicada uma alíquota de 7% de ICMS sobre os fluxos domésticos interestaduais, seria mitigada a superestimativa da receita líquida modelada.

Cabe ainda destacar que o ICMS incide também sobre fluxos de importação, e não apenas os interestaduais, em alíquotas também igual ou superior a 7%.

Com base no MEF disponibilizado na audiência pública, fez-se uma simulação da ordem de grandeza dos impactos dessa alteração.

Foram adotadas as seguintes premissas:

- Alíquota de ICMS de 7% sobre receitas com fretes interestaduais e importação;
- ICMS incidindo sobre 100% da produção em TKU de granéis líquidos (praticamente todo o fluxo é doméstico, conforme item 5.3.1.1.4 do Caderno de Demanda);
- ICMS incidindo sobre 100% da produção em TKU de granéis sólidos não agrícolas (praticamente todo o fluxo é doméstico ou de importação de carvão e adubos/fertilizantes, conforme item 5.3.1.1.3 do Caderno de Demanda);
- ICMS incidindo sobre 90% da produção em TKU de cargas gerais (cerca de 90% do fluxo em TU é doméstico, conforme item 5.3.1.1.1 do Caderno de Demanda);

Aplicando esses parâmetros no MEF e recalculando o valor de outorga, chega-se a um valor de R\$1,124 bilhão, ante o valor original de R\$1,354 bilhão – uma redução significativa de R\$229 milhões na outorga mínima.

Diante da constatação da superestimação da receita líquida como decorrência de o MEF não ter considerado a incidência de ICMS sobre transporte interestadual e de importação, consideramos pertinente a revisão da referida premissa na modelagem econômico-financeira e, consequentemente, a alteração do lance mínimo definido no item xxiii da Parte II – Definições. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto, pois as tarifas aplicadas no MEF estão desprovidas de ICMS justamente em decorrência da não aplicação desse imposto sobre as receitas brutas de transporte. Registre-se que esse procedimento está em linhas com as tarifas máximas que poderão ser cobradas pela Subconcessionária, pois a Tabela Tarifária, constante do Anexo 7 do Contrato, é desprovida de ICMS, o qual deverá ser acrescido pela Subconcessionária, quando aplicável.

Referência: Parte II - Definições (xxiii) – Minuta de Edital “Parte II – Definições

Para os fins do presente Edital, as seguintes definições, sem prejuízo de outras aqui estabelecidas, aplicam-se às respectivas expressões:

(xxiii). Lance: é o valor contido na Proposta Econômica, expresso em 2 (duas) casas decimais, que não poderá ser inferior a R\$ 1.353.550.000,00 (um bilhão, trezentos e cinquenta e três milhões e quinhentos e cinquenta mil reais), referenciado à dezembro de 2017, a ser oferecido pela Proponente à ANTT, pela outorga de Subconcessão do serviço público de transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura ferroviária, no trecho compreendido entre Porto Nacional/TO a Estrela d’Oeste/SP.

Esclarecimentos solicitados: A Minuta de Edital, em sua Parte II, item xxiii, define o lance mínimo a ser colocado na Proposta Econômica, valor este definido a partir do modelo de viabilidade econômico-financeiro da Subconcessão e em função das projeções de volumes, preços, tributos, custos fixos e variáveis, investimentos, etc. Sendo assim, os custos considerados na Modelagem Econômico-Financeira afetam a definição do lance mínimo.

Ocorre que a modelagem econômico-financeira ignora custos de manutenção de material rodante (locomotiva ou vagões), de comportamento variável com o volume, como se os mesmos prescindissem de reposição de peças, consertos, entre outros. Os parâmetros necessários para tal quantificação podem ser obtidos junto a diferentes concessionárias.

Cabe ainda observar que na modelagem econômico-financeira da Ferrogrão, publicada

no site da ANTT, aba “Proj Custo”, linhas 91 e 92, constam fluxos de custos variáveis com material rodante (respectivamente locomotivas e vagões), o que revela a visão da ANTT de que tais custos incidem efetivamente na operação.

Tal fato implica em subestimação significativa dos custos operacionais a serem suportados pela Subconcessionária. Sendo assim, entendemos pertinente a revisão da referida premissa na modelagem econômico-financeira e, consequentemente, a alteração do lance mínimo definido no item xxiii da Parte II – Definições. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. O modelo de valoração representa uma estimativa da geração de caixa do projeto em decorrência da execução do Contrato, o qual foi exaustivamente submetido ao crivo da sociedade e dos órgãos de controle, resultando nos ajustes necessários a adequada estimativa do valor mínimo de outorga a ser exigido para a exploração da Subconcessão. Vale registrar ainda, que o fluxo de caixa foi adotado para o fim estrito de valoração da outorga mínima a ser exigida na Licitação, não guardando qualquer vinculação para fim de reequilíbrio econômico-financeiro.

Referência: Parte II - Definições (xxiii) – Minuta de Edital “Parte II – Definições

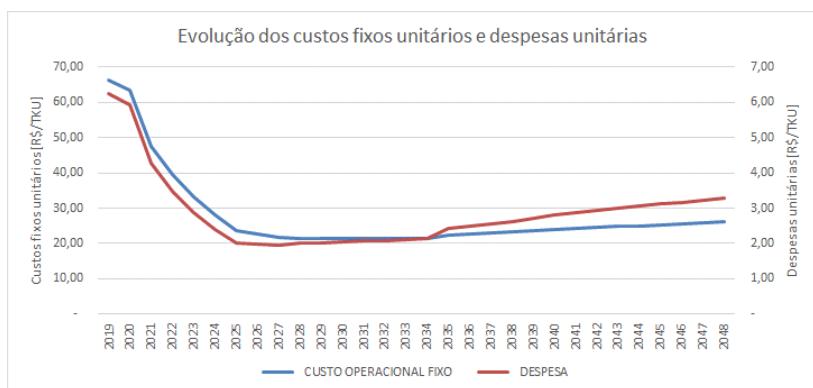
Para os fins do presente Edital, as seguintes definições, sem prejuízo de outras aqui estabelecidas, aplicam-se às respectivas expressões:

(xxiii). Lance: é o valor contido na Proposta Econômica, expresso em 2 (duas) casas decimais, que não poderá ser inferior a R\$ 1.353.550.000,00 (um bilhão, trezentos e cinquenta e três milhões e quinhentos e cinquenta mil reais), referenciado à dezembro de 2017, a ser oferecido pela Proponente à ANTT, pela outorga de Subconcessão do serviço público de transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura ferroviária, no trecho compreendido entre Porto Nacional/TO a Estrela d’Oeste/SP.

Esclarecimentos solicitados: A Minuta de Edital, em sua Parte II, item xxiii, define o lance mínimo a ser colocado na Proposta Econômica, valor este definido a partir do

modelo de viabilidade econômico-financeiro da Subconcessão e em função das projeções de volumes, preços, tributos, custos fixos e variáveis, investimentos, etc. Sendo assim, os custos fixos e despesas considerados na Modelagem Econômico-Financeira afetam a definição do lance mínimo.

Ocorre que o Modelo Econômico-Financeiro apresenta um comportamento incomum para os custos fixos e despesas unitárias, em R\$/TKU (vide aba PREMISSAS ESPECÍFICAS, linhas 42 e 43, respectivamente para custos operacionais fixos e despesas). À diferença do que seria esperado, a evolução desses parâmetros revela, a partir de 2028, uma deseconomia de escala na operação ferroviária, com custos fixos unitários e despesas unitárias crescentes ao longo do tempo.



Distante desta constatação pergunta-se: existe alguma razão operacional para as deseconomias de escala verificadas no MEF (por exemplo, a introdução paulatina de material rodante em bitola métrica na malha subconcedida)?

Resposta da Comissão de Outorga:

O cálculo dos custos fixos com transporte da subconcessionária na malha própria foi elaborado através de modelo de regressão, em que a partir de uma base consistente de dados de custos fixos incorridos em R\$/ TKU 10^3 para diferentes níveis de produção de transporte, obtém-se uma função polinomial fruto da linha de tendência que melhor se ajusta aos pontos utilizados na regressão, e que, por conseguinte, exprime um valor de R^2 suficiente a garantir a utilização do modelo. Informações pormenorizadas poderão ser obtidas no Caderno da Modelagem Econômico-Financeira, em seu Capítulo 5.

Referência: Parte II - Definições (xxiii) – Minuta de Edital “Parte II – Definições”

Para os fins do presente Edital, as seguintes definições, sem prejuízo de outras aqui estabelecidas, aplicam-se às respectivas expressões:

xxiii). Lance: é o valor contido na Proposta Econômica, expresso em 2 (duas) casas decimais, que não poderá ser inferior a R\$ 1.353.550.000,00 (um bilhão, trezentos e cinquenta e três milhões e quinhentos e cinquenta mil reais), referenciado à dezembro de 2017, a ser oferecido pela Proponente à ANTT, pela outorga de Subconcessão do serviço público de transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura ferroviária, no trecho compreendido entre Porto Nacional/TO a Estrela d’Oeste/SP.

Esclarecimentos solicitados: A Minuta de Edital, em sua Parte II, item xxiii, define o lance mínimo a ser colocado na Proposta Econômica, valor este definido a partir do modelo de viabilidade econômico-financeiro da Subconcessão e em função das projeções de volumes, preços, tributos, custos fixos e variáveis, investimentos, etc. Sendo assim, os investimentos considerados na Modelagem Econômico-Financeira afetam a definição do lance mínimo.

Ocorre que a modelagem econômico-financeira desconsidera Capex recorrente em infraestrutura e superestrutura, como se nenhum elemento da via permanente jamais demandasse reposição e reparos estruturais ao longo dos 30 anos de concessão, o que obviamente não encontra respaldo na realidade.

Tal fato implica em subestimação significativa dos custos operacionais a serem suportados pela Subconcessionária.

Cumpre observar, ainda, que na modelagem econômico-financeira da Renovação da Malha Paulista e das ferrovias EFC e EFVM, foram incluídos, pela própria ANTT, fluxos de Capex recorrente de infraestrutura e superestrutura.

Diante dessas constatações, solicita-se os seguintes esclarecimentos:

- 1) A ANTT considera correto ou incorreto a previsão de Capex recorrente em infraestrutura e superestrutura nos modelos financeiros de concessões ferroviárias?
- 2) O mais correto, no caso em tela, seria incluir fluxos de Capex recorrente de infraestrutura e superestrutura no modelo financeiro e, consequentemente, alterar o lance

mínimo definido no item xxiii da Parte II – Definições.

Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Em relação ao primeiro ponto, responde-se que sim. A ANTT entende correto considerar o *capex* recorrente (ou corrente) em infraestrutura e superestrutura nos modelos financeiros de concessões ferroviárias. Quanto ao segundo ponto, não, o entendimento está incorreto. Há de se esclarecer que nos casos dos processos de prorrogação antecipada de contratos de concessão das ferrovias, a metodologia utilizada pela Agência considerou o histórico dos custos operacionais das concessionárias, lançados em sua contabilidade, para determinar o *opex* e elaborou metodologia específica para estimar o *capex* corrente, tendo em vista que os dispêndios de *capex* corrente não fazem parte do *opex*, de acordo com as normas contábeis vigentes. Já no caso da FNSTC, a Agência não dispõe da série histórica de custos operacionais, até porque não se tem uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) estabelecida e operando a ferrovia. Desta forma, para a modelagem da FNSTC optou-se por desenvolver uma metodologia diferente daquela utilizada na modelagem dos processos de prorrogação antecipada. Decidiu-se por construir uma “empresa modelo”, para estimar os custos operacionais, as despesas e o *capex* corrente, cujo resultado final foi considerado na modelagem econômico-financeira como *opex* (custos fixos, variáveis e despesas). Em outras palavras, o resultado do *opex* utilizado na modelagem da FNSTC engloba tanto os custos operacionais, as despesas, como, também, o *capex* corrente. Tanto é assim, que os resultados obtidos mostraram-se superiores ao *opex* considerado na modelagem dos processos de prorrogação antecipada de ferrovias com características operacionais semelhantes. Diante do exposto, não há de se falar em alterar o lance mínimo calculado pela ANTT para a licitação da FNSTC.

Referência: Anexo 4 – Minuta de Contrato

Esclarecimentos solicitados: O Anexo 4 do Contrato de Subconcessão estabelece Limites de Dispersão Tarifária, com o objetivo de orientar convergência de valores cobrados entre os clientes seguindo a formula $(\mu_{i,t} - 2,6\sigma_{i,t}) \leq x_{i,t} \leq (\mu_{i,t} + 2,6\sigma_{i,t})$, cujos

parâmetros são ali definidos.

O estabelecimento de limites de dispersão é desnecessário, uma vez que a regulação já define uma tarifa teto, bem como deletério à flexibilidade comercial do Subconcessionário. Além disso, condições de contratação podem ser muito diferentes no que tange a volumes contratados, tempos de ciclo, equipamentos utilizados (material rodante), descontos ofertados à clientes que realizam investimentos (na via ou em material rodante ou terminais), inclusão de serviços acessórios na cesta de tarifas, entre outros. A flexibilidade do Subconcessionário é mecanismo fundamental de gestão da ocupação da capacidade instalada e da produtividade do ativo, e seu cerceamento resulta em ineficiências econômicas como subsídios cruzados e comerciais. Estão corretos nossos entendimentos?

Por último, por um vício matemático na formulação, a definição de limites da forma como efetuada leva, ao longo do tempo, à preços exatamente iguais, destruindo o próprio conceito de dispersão.

Em razão do exposto, sugere-se a exclusão do mecanismo de Limite de Dispersão Tarifária da minuta do Contrato de Subconcessão. Está correta a nossa sugestão?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, a sugestão está incorreta. O limite de dispersão tarifária representa um avanço regulatório para a adoção de práticas não discriminatórias na cobrança da tarifa de transporte para serviços com característica similares. As bandas de dispersão foram relaxadas de 1,00 para 2,60, justamente com o objetivo de assegurar a flexibilidade necessária à negociação casuística das tarifas. Quanto ao vício matemático, inexiste, pois os resultados da aplicação do limite de dispersão tarifária para um determinado ano não produzem reflexos no ano seguinte, assim, não havendo comunicabilidade entre os resultados, não há que se falar na prática de valores iguais no longo prazo.

9. Protocolo ANTT/OUVIDORIA/5412762 (recebido em 31/01/2019, às 14:18 h)

Referência: 3.1 (ii) ‘d’ da Minuta de Contrato

Esclarecimentos solicitados: O item 3.1. (ii) ‘d’ da Minuta de Contrato da Subconcessão

estabelece que “todos os bens decorrentes de investimentos realizados por Usuários na Ferrovia, em razão do objeto da Subconcessão” integrarão os bens da Subconcessão.

Neste contexto, foi publicado no DOU de 31/01/2019 o COMUNICADO DE OFERTA PÚBLICA AO MERCADO Nº 1/2019 da VALEC, por meio do qual esta Empresa comunica ao mercado a sua intenção de disponibilizar, por meio da Oferta Pública, 2 (duas) áreas para transbordo de minérios ou carga geral conteinerizada ou não, no Pátio Intermodal de Uruaçu/GO (km 1.292), da FNS (dentro da malha a ser subconcedida), sendo assegurado aos interessados o direito de uso na Ferrovia Norte Sul.

Neste contexto, gostaria de esclarecer o que segue:

1. Caso a assunção da Subconcessão pela Subconcessionária ocorra após a oferta pública das áreas mencionadas acima, a Subconcessionária poderá, sem ônus, cancelar ou renegociar os contratos que eventualmente tiverem sido firmados com a VALEC referentes ao Comunicado acima?
2. Após a Subconcessão quem passará a auferir as receitas decorrentes da Oferta Pública mencionada acima – a Subconcessionária ou a VALEC?
3. Os investimentos que tiverem sido eventualmente realizados por terceiros nas 2 áreas ofertadas acima, irão compor os bens da Subconcessão? A Subconcessionária terá que indenizar os terceiros que porventura tiverem investido nessas áreas caso queira simplesmente passar a explorar tais áreas diretamente após a Data de Assunção?

Considero que as respostas acima afetam diretamente a elaboração da proposta econômica e, consequentemente, o valor a ser ofertado pelos licitantes. Dessa forma, para que os proponentes tenham tempo hábil para considerar tais documentos em sua proposta econômica, é fundamental que a ANTT divulgue esses esclarecimentos com pelo menos 20 dias de antecedência da entrega da proposta econômica. Caso essa divulgação não ocorra no prazo acima, entendo que a ANTT deverá definir uma nova data para a entrega das propostas e realização do leilão, sob pena de inviabilizar a correta precificação do lance pelos proponentes. Está correto meu entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre os questionamentos acima, cabe esclarecer que:

Item 1) A Subconcessionária **não** poderá cancelar ou renegociar os contratos relativos a

terminais, uma vez que estes **não** integrarão a subconcessão. Vale ainda reforçar que, para a utilização da malha ferroviária e usufruto dos serviços de transporte, qualquer interessado deverá firmar contrato de transporte ou COE, conforme o caso, com a Subconcessionária. Outro aspecto relevante a ser destacado é que as disposições constantes da subcláusula 21 (vi) do Edital, que tratam da possibilidade de sub-rogação de contratos da VALEC pela Subconcessionária, aplicam-se somente a contratos de prestação de serviço.

Item 2) Nos termos do Contrato de Subconcessão, não há previsão de recebimento de receitas pela Subconcessionária especificamente em virtude da exploração dos terminais constantes na Oferta Pública.

Item 3) As áreas indicadas na Oferta Pública, *a priori*, não integrarão os Bens da Subconcessão, nem haverá obrigação de qualquer indenização pela Subconcessionária aos terceiros que eventualmente tenham investido nas mesmas.

Por fim, não há que se falar em alteração de prazo para a entrega das propostas e realização do leilão, tendo em vistas que os esclarecimentos serão prestados nos termos e prazos indicados no Edital.

10. **Protocolo ANTT/OUVIDORIA/5412731/5412640/5412694** (recebidos em 31/01/2019, às 00:16 h; 30/01/2019, às 23:23 h; 30/01/2019, às 22:10 h)

Foram recebidos 3 (três) Pedidos de Esclarecimentos, que seguem aqui consolidados.

Referência: Item 10.2 do Edital

“**10.2** Cada um dos envelopes da Garantia da Proposta, da Proposta Econômica e dos Documentos de Habilitação deverá ser apresentado em 02 (duas) vias idênticas, encadernadas separadamente, com todas as páginas com conteúdo 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”.

Esclarecimentos solicitados: Considerando o disposto no item 10.2, entendemos que a numeração e rubrica devem ocorrer tanto no verso como no anverso de todas as folhas, ainda que não haja nenhum conteúdo. Favor confirmar o nosso entendimento.

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Consoante a subcláusula 10.2, apenas as **páginas com conteúdo** deverão ser numeradas sequencialmente, incluindo as folhas de separação, catálogos, desenhos ou similares, se houver.

Referência: Item 11.1 (iv) do Edital

“**11.1 Representantes Credenciados (...)**

(iv) O Representante Credenciado deverá assinar e reconhecer firma em todas as declarações e documentos referidos neste Edital, exceto a Proposta Econômica, cujo sigilo deverá ser preservado”.

Esclarecimentos solicitados: Em que pese o item 11.1 (iv) determinar que a Proposta Econômica não deverá ser assinada pelo Representante Credenciado, o Anexo 4 ao Edital, que contém o Modelo de Carta de Apresentação da Proposta Econômica, contempla um campo com a indicação da assinatura do Representante Credenciado.

Identificamos uma contradição, portanto, entre o edital e seu anexo, de modo que entendemos prevalecente o disposto no primeiro. Perguntamos, portanto, (i) se a Proposta Econômica não precisa ser assinada pelo representante credenciado; e (ii) caso contrário, se a assinatura do Representante Credenciado na Proposta Econômica está dispensada do respectivo reconhecimento de firma.

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que a proposta econômica precisa ser assinada pelo Representante Credenciado, conforme modelo de Carta de Apresentação da Proposta Econômica constante do Anexo 4. Contudo, não há necessidade de reconhecimento de firma.

Referência: Itens 12.4 (i) e (ii) do Edital “12. Garantia Da Proposta

12.4. As Proponentes deverão, ainda, observar as seguintes condições quando do

oferecimento da Garantia da Proposta:

- i) Na hipótese de a Garantia da Proposta ser prestada na modalidade seguro-garantia, o instrumento deverá ser emitido por seguradora autorizada a operar pela SUSEP, e de acordo com o conteúdo constante do Anexo 10-A;
- ii) Na hipótese de a Garantia da Proposta ser prestada na modalidade fiança bancária, o instrumento deverá ser emitido por banco comercial, múltiplo ou de investimentos, classificado no primeiro ou segundo pisos, A ou B, da escala rating de longo prazo de uma das agências de classificação do risco: Fitch Ratings, Moody's ou Standard & Poors, além de fazer constar na cártula o conteúdo constante do Anexo 10-B;

Item 4 do Anexo 10-A - Termos e Condições Mínimas do Seguro-Garantia

“4. Instrumento.

O instrumento deve consistir em apólice de Seguro- Garantia emitida por seguradora devidamente constituída e autorizada a operar pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, observando os termos dos atos normativos da SUSEP. ”

Cláusula 11.6 (i) do Anexo 19 - Minuta de Contrato “11. Garantia de Execução

11.6 É de inteira responsabilidade da Subconcessionária manter as cartas de fiança e as apólices de seguro-garantia em plena vigência e de forma ininterrupta durante todo o prazo da Subconcessão, devendo promover as renovações e atualizações que forem necessárias.

(i) As apólices de seguro-garantia e as fianças bancárias devem ser contratadas, respectivamente, com seguradoras e resseguradoras e com instituições financeiras de primeira linha, assim entendidas aquelas cuja classificação de risco, em escala nacional, esteja compreendida na categoria “grau de investimento” em pelo menos uma das seguintes agências: Fitch, Standard & Poor's ou Moody's

Esclarecimentos solicitados: Os itens 12.4 (i) e (ii) do Edital dispõem que, na hipótese de a Garantia da Proposta apresentada ser o Seguro-Garantia, esse deve ser emitido por seguradora autorizada pela SUSEP e, na hipótese de ser Fiança Bancária, essa deve ser emitida por banco classificado no primeiro ou segundo pisos, A ou B, da escala rating das agências de classificação de risco.

No entanto, a cláusula 11.6 (i) da Minuta de Contrato estabelece em mesmo dispositivo

que a apólice de Seguro-Garantia ou a Fiança Bancária devem ser contratadas com, respectivamente, seguradoras/resseguradoras e com instituições financeiras, com classificação de risco na categoria “grau de investimento” em pelo menos uma das agências de classificação de risco.

Quanto à Garantia de Proposta na modalidade de Seguro-Garantia, entendemos ser dispensável que a seguradora/resseguradora tenha classificação de risco na categoria “grau de investimento”. Desse modo, a única exigência aplicável à seguradora/resseguradora é a autorização para operar da SUSEP, conforme itens 12.4 (i) do Edital e do item 4 do Anexo 10-A ao Edital que estabelecem os termos e condições mínimas do Seguro-Garantia. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Na hipótese de a Garantia de Proposta ser prestada na modalidade de Seguro Garantia, será exigido que a seguradora ou resseguradora esteja autorizada a operar pela SUSEP, sendo dispensável a comprovação de grau de investimento.

Referência: Item 12.9 (i) do Edital

“(i) No caso de renovação, a garantia de que trata o subitem 12.9 acima será reajustada pela variação positiva do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, entre o mês anterior à Data para Recebimento dos Envelopes e o mês imediatamente anterior à renovação da Garantia da Proposta”.

Esclarecimentos solicitados: Considerando o item 12.9 (i) do Edital, entendemos que, caso o IPCA não tenha sido divulgado até a data da renovação da Garantia da Proposta, referido índice poderá ser projetado pela Proponente e se, por ventura, vier a ter um valor maior ou menor, tal variação será desconsiderada. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Considerando que (i) a data para recebimento da Garantia de Proposta é 25/03/2019, conforme o cronograma da Licitação disposto no item 16.1 do Edital; (ii) que a Garantia

de Proposta deverá ter validade mínima de 1 (um) ano; (iii) que caso o prazo de validade da Garantia da Proposta expire antes da assinatura do Contrato de Subconcessão, a Proponente deverá providenciar sua renovação às suas próprias expensas, em até 15 (quinze) dias anteriores ao vencimento; e (iv), conforme é pouco factível que, na hipótese de renovação da Garantia da Proposta, o IPCA do mês imediatamente anterior à renovação da Garantia da Proposta não tenha sido divulgado. Contudo, a fim de mitigar qualquer problema, faremos a retificação do Edital, de maneira a consignar que a variação do IPCA se dará entre dois meses anteriores à Data para Recebimento dos Envelopes e dois meses imediatamente anteriores à renovação da Garantia da Proposta.

Referência: Item 12.11 do Edital

“12.11 A Garantia da Proposta será executada nas hipóteses de inadimplemento total ou parcial, por parte da Proponente, das obrigações por ela assumidas em virtude de sua participação na Licitação, mediante notificação, pela ANTT, à Proponente inadimplente, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital ou legislação aplicável, incluindo, mas não se limitando a (...):”

Esclarecimentos solicitados: Entendemos que, em qualquer hipótese prevista no referido item, a Garantia da Proposta somente será executada pela ANTT mediante prévia notificação à Proponente inadimplente e desde que seja assegurado a esta o direito ao contraditório e à ampla defesa. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está parcialmente correto. Os princípios do contraditório e ampla defesa serão aplicados, inclusive a notificação prévia à Proponente, nos processos de averiguação de inadimplemento total ou parcial das obrigações assumidas em virtude da participação na licitação. Caso o inadimplemento seja confirmado, o Poder Concedente poderá executar a Garantia da Proposta, sem a necessidade de novo processo administrativo para a execução.

Referência: Item 12.11 (ii) do Edital

“(ii) Apresentação, pela Proponente vencedora, de Proposta Econômica que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital”.

Esclarecimentos solicitados: O item 12.11 (ii) dispõe sobre a possibilidade de execução da Garantia da Proposta diante da apresentação de Proposta Econômica que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital.

Nada obstante, entendemos que eventuais falhas formais na Proposta Econômica poderão ser relevadas ou sanadas pelo Comissão de Outorga conforme item 10.11 do Edital que dispõe que “eventuais falhas formais nos documentos apresentados pelas Proponentes, referentes à Garantia da Proposta, à Proposta Econômica e aos Documentos de Habilitação poderão ser relevados ou sanados pela Comissão de Outorga, mesmo que para tanto seja necessária a realização de diligência”, dispensando, como corolário, a execução da Garantia da Proposta. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, o entendimento está correto, desde que se tratem de falhas formais nos documentos apresentados.

Referência: Item 13.1 do Edital

“13.1 O volume da Proposta Econômica deverá conter, unicamente, Carta de Apresentação da Proposta Econômica, devidamente assinada, conforme modelo constante do Anexo 4”.

Esclarecimentos solicitados: Entendemos que a Proposta Econômica não precisará estar acompanhada, no interior do respectivo volume, dos documentos que comprovem os poderes de representação do seu signatário, já que o item 13.1 dispensa a sua presença no volume da Proposta Econômica. Favor confirmar se está o nosso entendimento está correto.

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, o entendimento está correto. De acordo com o item 11.1 (ii), os documentos para comprovação dos poderes de representação do Representante Credenciado devem integrar

o volume da Garantia de Proposta.

Referência: Item 13.2 (v) do Edital

“13.2 A Proposta Econômica deverá considerar:

(v) Que o valor dos investimentos previstos no Caderno de Obrigações serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – Reidi e do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto, e quaisquer outros incentivos fiscais aplicáveis, de acordo com a legislação pertinente”.

Esclarecimentos solicitados: Pelo teor dessa disposição do Edital, entendemos que a proponente poderá considerar o valor dos investimentos previstos no Caderno de Obrigações aplicando os benefícios fiscais do REIDI e do Reporto. Dessa maneira, caso, após apresentação da proposta econômica que já considere o valor dos investimentos subtraído do valor dos referidos benefícios fiscais, a Subconcessionária vier a efetivamente fazer jus a tais benefícios, nenhuma hipótese de reequilíbrio econômico-financeiro será aplicável. Contrariamente, caso a Subconcessionária não venha a fazer jus aos mesmos benefícios, ela terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Subconcessão. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. A Subconcessionária não fará jus a reequilíbrio econômico-financeiro, em decorrência da obtenção ou não dos benefícios decorrentes da aplicação do REIDI ou do Reporto. Entretanto, lhe é assegurado o reequilíbrio econômico-financeiro na hipótese de alteração na legislação ou regulamentação dos tributos, nos termos da subcláusula 27.2(iv).

Referência: Item 16.2 do Edital

“16.2 A Licitação poderá ser suspensa pela Comissão de Outorga, que indicará, se necessário, os prazos para interposição de recursos e respectivas impugnações”.

Esclarecimentos solicitados: O item 16.2 do Edital autoriza que a Comissão de Outorga determine os prazos, se necessário, para a interposição de recursos e impugnações. Entretanto, o item 19.1 do Edital indica que a interposição de recursos e impugnações administrativas devem ser realizadas no prazo de até 5 (cinco) dias úteis contados da publicação da Ata de Julgamento da Licitação. Nesse sentido, entendemos que o prazo para interposição de recursos e respectivas impugnações é de 5 (cinco) dias úteis contados da publicação oficial da decisão recorrida ou impugnada. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. As subcláusulas 16.2 e 19.1 tratam de matérias diferentes. A subcláusula 16.2 dispõe sobre a interposição de recursos no caso de suspensão da licitação pela Comissão de Outorga. Nessa situação, a referida Comissão indicará os prazos para interposição de recursos e respectivas impugnações referentes à suspensão da licitação. Já a subcláusula 19.1 (i) dispõe sobre a Ata de julgamento, sendo aplicável em tal situação o prazo de 05 (cinco) dias úteis contados da publicação da Ata de Julgamento da Licitação para interposição dos recursos.

Referência: Item 21.1 (ii) do Edital

“ 21 Obrigações Prévias à Assinatura do Contrato

21.1. Em até 45 (quarenta e cinco) dias, após a publicação do Ato de Homologação, mas, em qualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT: (...)

(ii) Comprovação de integralização em moeda corrente nacional de, no mínimo, R\$ 90.000.000,00 (noventa milhões de reais) do capital social da SPE; ”

Subcláusula 30.1 do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“30 Capital Social 30.1

Em até 1 (um) ano contado da Data de Assunção, a Subconcessionária deverá integralizar R\$ 90.000.000,00 (noventa milhões de reais) em capital social, em dinheiro”.

Esclarecimentos solicitados: O item 21.1 (ii) do Edital estabelece que em até 45 dias da publicação do Ato de Homologação deverá ser comprovada a integralização de, no mínimo, R\$ 90.000.000,00 do capital social da SPE. A cláusula 30.1 da Minuta de Contrato, por sua vez, também estabelece a obrigação da integralização de R\$ 90.000.000,00, a ocorrer, no entanto, em até 1 ano a contar da Data de Assunção. Entendemos que o total a ser integralizado no capital social da SPE é de R\$ 180.000.000,00, mediante dois eventos diferentes, a saber: (i) a integralização de R\$ 90.000.000,00 (noventa milhões de reais) em 45 dias da publicação do Ato de Homologação, e (ii) a integralização de mais R\$ 90.000.000,00 (noventa milhões de reais) em até 1 ano da Data de Assunção. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Esse entendimento está parcialmente correto, pois carece de pequeno ajuste. Quanto à integralização de capital prevista para acontecer em 45 dias da publicação do Ato de Homologação, deverá ser atualizado nos termos do item 21.1 (ix) do Edital. Quanto à integralização de capital prevista para acontecer em até 1 ano da Data de Assunção, deverá ser atualizada nos termos da subcláusula 30.2. Além disso, ambas as integralizações de capital deverão ocorrer apenas em dinheiro, ou seja, mediante depósito em conta corrente de titularidade da Subconcessionária, mantida em banco comercial ou múltiplo autorizado a operar no Brasil.

Referência: Subcláusula 30.1 do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“30 Capital Social

30.1 Em até 1 (um) ano contado da Data de Assunção, a Subconcessionária deverá integralizar R\$ 90.000.000,00 (noventa milhões de reais) em capital social, em dinheiro.”

Esclarecimentos solicitados: Como o item 30.1 da minuta de contrato se refere à integralização em dinheiro, entendemos que o pagamento das ações emitidas pela concessionária poderá ocorrer por meio de outros bens e direitos, na forma do art. 8º da Lei 6.404/76, incluindo produtos financeiros que tenham baixo risco e liquidez diária, semelhante ao dinheiro, tais como CDBs, títulos do Tesouro Nacional, entre outros. Está

correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento não está correto, pois o objetivo da integralização em dinheiro é de garantir a liquidez necessária para que a Subconcessionária possa iniciar as suas atividades. Assim, o recebimento indiscriminado de quaisquer bens poderá não fluir a esse objetivo. A expressão dinheiro, portanto, refere-se a depósito em conta corrente de titularidade da Subconcessionária, junto a banco comercial ou múltiplo autorizado a operar no Brasil, que permita o imediato acesso ao recurso financeiro para a aquisição de insumos de toda ordem, necessários à execução do Contrato.

Referência: Item 21.1 (iv) do Edital

“21.1 Em até 45 (quarenta e cinco) dias, após a publicação do Ato de Homologação, mas, em qualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT: (...)

(iv) Comprovação do pagamento do valor correspondente a 5% (cinco por cento) do Lance”.

Esclarecimentos solicitados: O item 21.1 (iv) do Edital determina a necessidade de comprovação do pagamento do valor correspondente a 5% (cinco por cento) do Lance como obrigação prévia à assinatura do contrato. Nesse sentido, solicitamos os seguintes esclarecimentos:

- O valor de 5% (cinco por cento) do Lance já é considerado parte do Valor de Outorga, de modo que apenas 95% do Valor de Outorga restarão remanescentes como obrigação de pagamento por parte da Subconcessionária?
- A quem esse primeiro pagamento é devido? Trata-se, desde logo, de um adiantamento de parte do Valor de Outorga?

Resposta da Comissão de Outorga:

O Lance vencedor representa o valor a ser pago pelo direito de exploração da Concessão. O percentual de 5% do Lance vencedor deverá ser pago como condição prévia à assinatura do Contrato. O percentual de 95% do Lance é transformado em Valor de Outorga, cujo cálculo e cobrança se darão nos termos da subcláusula 20.1.

Referência: Item 21.1 (vi) do Edital

“ 21 Obrigações Prévias à Assinatura do Contrato

21.1. Em até 45 (quarenta e cinco) dias, após a publicação do Ato de Homologação, mas, em qualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT: (...)

(vi) Manifestação sobre a intenção ou desinteresse em subrogar-se nos direitos e obrigações oriundas dos contratos de prestação de serviço firmados com pessoas físicas e jurídicas pela VALEC, ou acerca da decisão pela não continuidade dos mesmos;

Esclarecimentos solicitados: O item 21.1 (vi) do Edital permite que, em até 45 dias, a Subconcessionária manifeste sua intenção ou desinteresse em subrogar-se nos direitos e obrigações dos contratos firmados pela VALEC. A esse respeito, entendemos que:

- Caso não haja interesse na continuidade dos referidos contratos, eventuais penalidades pela rescisão desses contratos seriam de responsabilidade exclusiva da VALEC;
- Caso a Subconcessionária opte pela continuidade de algum contrato, ela poderá livremente renegociá-los;
- Mesmo que a Subconcessionária manifeste desinteresse na continuidade, ela poderá firmar novo contrato com o mesmo fornecedor/cliente oportunamente;
- Todos os contratos de prestação de serviço firmados com pessoas físicas e jurídicas pela VALEC que poderão ser sub-rogados pela Subconcessionária deverão ser disponibilizados e divulgados pelo Poder Concedente com antecedência razoável da data do leilão, de forma que todos os licitantes possam levar em consideração os termos desses instrumentos em seus lances. Por isso, solicitamos esclarecer a data em que tais

instrumentos serão colocados à disposição dos interessados em participar da licitação. Estão corretos nossos entendimentos?

- Adicionalmente, com relação à pergunta 4, acima, consideramos que a disponibilidade dos referidos documentos afeta diretamente a elaboração da proposta econômica e, consequentemente, o Lance a ser oferecido pelos proponentes. Dessa forma, para que os proponentes tenham tempo hábil para considerar tais documentos em sua proposta econômica, é fundamental que a ANTT divulgue esses esclarecimentos com pelo menos 20 dias de antecedência da entrega da proposta econômica. Caso essa divulgação não ocorra no prazo acima, entendemos que a ANTT deverá definir uma nova data para a entrega das propostas e realização do leilão, sob pena de inviabilizar a correta precificação do lance pelos proponentes. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre os esclarecimentos solicitados, cabe destacar o que segue:

Item1) Caso não haja interesse, por parte da Subconcessionária, na continuidade dos contratos de prestação de serviço firmados pela VALEC, eventuais penalidades pela rescisão dos citados instrumentos são de responsabilidade exclusiva da VALEC.

Item 2) Caso opte pela sub-rogação, a Subconcessionária assumirá os contratos no lugar da VALEC, inclusive seus direitos e obrigações, de forma que a “nova” relação passará a ser regida pelas regras constantes do contrato sub-rogado (relação privada), e eventual alteração do instrumento se dará com base na autonomia da vontade das partes, e segundo regras de direito privado.

Item 3) Sim, a subconcessionária poderá firmar novos contratos.

Item 4) Os contratos de prestação de serviço firmados pela VALEC serão disponibilizados oportunamente, não necessariamente em data anterior ao leilão.

Item 5) Por fim, a licitação seguirá a ordem de eventos e cronograma indicados na subcláusula 16.1 do Edital, de forma que o entendimento apresentado não prospera.

Referência: V- Outros documentos item 13 “a” do Anexo 2 - Documentos de Habilidade do Edital

V. Outros Documentos da Proponente 13 A Proponente deverá apresentar, ainda, os seguintes documentos: Carta de instituição ou entidade financeira que assessorou a Proponente na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou plano de negócios que subsidiou a elaboração da Proposta Econômica apresentada pela Proponente e atesta sua viabilidade e exequibilidade, com o conteúdo mínimo do Anexo 14, apresentando, ainda, um Termo de Confidencialidade celebrado entre a Proponente e a instituição ou entidade financeira, com o conteúdo mínimo do Anexo 16

Anexo 14 - Carta de Declaração de Análise da Proposta Econômica e Adequabilidade pela Instituição Financeira

Esclarecimentos solicitados: Entendemos que a expressão “entidade ou instituição financeira” pode abranger qualquer pessoa jurídica que tenha capacitação em mercado financeiro, e não necessariamente instituições financeiras como tais definidas pela lei 4.595/1964. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. A declaração deverá ser firmada por instituição financeira, conforme conceituada no Capítulo IV, da Lei nº 4.595/1964.

Referência: Item 21.1 (vii) do Edital

“21 Obrigações Prévias à Assinatura do Contrato

21.1. Em até 45 (quarenta e cinco) dias, após a publicação do Ato de Homologação, mas, em qualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT: (...)

(vii) Constituição de Garantia de Execução, em favor da ANTT, no valor de R\$ 136.200.000,00 (cento e trinta e seis milhões e duzentos mil reais). ”

Cláusula 11.1 – Tabela 1 do Anexo 19 - Minuta de Contrato

Esclarecimentos solicitados: O item 21.1 (vii) do Edital determina que, em até 45 dias

do Ato de Homologação, seja apresentada a Garantia de Execução no valor de R\$ 136.200.000,00. No entanto, a Tabela 1 da cláusula 11.1 da Minuta de Contrato dispõe que deve ser mantida Garantia de Execução no valor de R\$ 136.200.000,00 até conclusão dos Investimentos com Prazo Determinado, e de R\$ 40.900.000,00, da conclusão dos Investimentos com Prazo Determinado até o termo definitivo de devolução da Ferrovia.

Entendemos que a garantia referente ao período “da conclusão dos Investimentos com Prazo Determinado até o termo definitivo de devolução da Ferrovia”, de R\$ 40.900.000,00, poderá ser apresentada na mesma apólice de Seguro-Garantia eventualmente constituído no período anterior (em até 45 dias do Ato de Homologação), mediante apresentação de endosso ajustando o valor. Está correto nosso entendimento? Caso contrário, favor esclarecer qual o prazo para apresentação da segunda garantia.

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, o entendimento está correto. Lembrando que o seguro-garantia contratado para cumprimento do disposto no item 21.1(vii) do Edital, deverá respeitar as disposições estabelecidas no item 21.1(ix) do Edital e nas subcláusula 11.5 e 11.6 do Contrato.

Referência: Item 21.1 (ix) do Edital

“21.1 Em até 45 (quarenta e cinco) dias, após a publicação do Ato de Homologação, mas, em qualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT: (...)

(ix) Os valores de que tratam os incisos (ii), (iv) e (vii), do subitem 21.1, deverão ser atualizados pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, entre o mês de outubro de 2017 e dois meses imediatamente anteriores àquele em que se deu o cumprimento da obrigação”.

Esclarecimentos solicitados: Entendemos que, caso o IPCA não tenha sido divulgado *“opportuno tempore”* da ocorrência dos eventos descritos nos incisos (ii), (iv) e (vii) do item 21.1 do Edital, referido índice poderá ser projetado pela Proponente. Favor confirmar este entendimento.

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, o entendimento não está correto. Nota-se que a ANTT deslocou dois meses para a apuração do IPCA justamente com o objetivo de eliminar o risco de não divulgação do índice, assim, não há que se falar na necessidade de projeção pela Proponente.

Referência: Item 21.1 (ix) do Edital

“21.1 Em até 45 (quarenta e cinco) dias, após a publicação do Ato de Homologação, mas, em qualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT: (...)

(ix) Os valores de que tratam os incisos (ii), (iv) e (vii), do subitem 21.1, deverão ser atualizados pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, entre o mês de outubro de 2017 e dois meses imediatamente anteriores àquele em que se deu o cumprimento da obrigação”.

Esclarecimentos solicitados: Conforme o item 21.1 (ix), o valor correspondente a 5% do lance deve ser corrigido pela variação do IPCA entre o mês de outubro de 2017 e dois meses imediatamente anteriores ao cumprimento da obrigação. Diante disso, solicitamos esclarecimento sobre quais os valores serão atualizados pela variação do IPCA

Resposta da Comissão de Outorga:

Serão atualizados, exatamente, os valores de que tratam as alíneas (ii), (iv) e (vii), do item 21.1 do Edital.

Referência: Anexo 6 - Modelo de Carta de Declaração de Ausência de Impedimento para Participação na Licitação

Esclarecimentos solicitados: De acordo com o modelo de Declaração de Ausência de Impedimento para Participação na Licitação, os dirigentes da Proponente deverão apresentar anexas a essa mesma declaração (i) Certidão Negativa de Improbidade Administrativa emitida pelo Conselho Nacional de Justiça e (ii) certidão, emitida pelo órgão

competente da Justiça Eleitoral, comprobatória do não enquadramento em qualquer uma das hipóteses previstas no inciso I do art. 1º da Lei Complementar nº 64, de 18 de maio de 1990.

Entendemos que a exigência de apresentação das certidões referidas alcança tão somente os diretores estatutários da licitante. Está correto o nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, o entendimento está correto. Apenas os diretores estatutários devem apresentar as certidões indicadas como anexo à Declaração de Ausência de Impedimento para Participação na Licitação.

Referência: Anexo 12 - Conteúdo Mínimo do Contrato de Intermediação entre a Proponente e sua Respectiva Corretora Credenciada

Esclarecimentos solicitados: Apesar de haver referência ao “Anexo 12 - Conteúdo Mínimo do Contrato de Intermediação entre a Proponente e sua Respectiva Corretora Credenciada” nos itens 11.2 (i), 12.13 (ii) e no “Anexo 11 - Manual de Procedimentos”, notamos que não foi disponibilizado modelo deste instrumento no anexo 11 e tampouco no Anexo A do Anexo 12.

Favor esclarecer se e quando será disponibilizado modelo referente ao “Anexo 12 - Conteúdo Mínimo do Contrato de Intermediação entre a Proponente e sua Respectiva Corretora Credenciada” do Edital e onde o documento poderá ser encontrado.

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que o conteúdo mínimo do Contrato de Intermediação entre a proponente e sua respectiva corretora credenciado encontra-se publicado no sítio eletrônico da B3. Dessa forma, sugere-se consulta ao link abaixo:

http://www.b3.com.br/pt_br/produtos-e-servicos/negociacao/leiloes/licitacoes-e-alienacoes/

Referência: Subcláusula 3.1 (ii), “a” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“3.1 Bens da Subconcessão

(ii) Os bens integrantes da Subconcessão compreendem:

- todos os bens de propriedade da Subconcessionária, adquiridos e construídos para a execução do Contrato;
- todos os bens da Ferrovia cuja posse foi transferida pela Interveniente Subconcedente à Subconcessionária;
- todos os bens adquiridos, arrendados e locados de terceiros pela Subconcessionária para a execução do Contrato; e
- todos os bens decorrentes de investimentos realizados por Usuários na Ferrovia, em razão do objeto da Subconcessão”.

Esclarecimentos solicitados: As subcláusulas 3.1 (ii), “a”, “b”, “c” e “d” da Minuta de Contrato indicam todos os bens integrantes da Subconcessão

- Diante disso, entendemos que a composição dos bens indicados nesse item corresponde a todos os bens “necessários à prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas associado à exploração de infraestrutura da malha ferroviária subconcedida, cuja posse, guarda, manutenção, conservação e vigilância são de responsabilidade da Subconcessionária” e, portanto, à definição de “Bens da Subconcessão”, nos termos da definição disposta na subcláusula 1.1 (d) da Minuta de Contrato. Está correto nosso entendimento?
- Além disso, entendemos que, se os bens perderem sua utilidade por qualquer razão – seja por se tornarem obsoletos ou por perderem sua funcionalidade para a Subconcessão –, deixarão de ser considerados como “Bens da Subconcessão”. Nosso entendimento está correto?
- Por fim, entendemos que a aquisição de material rodante por terceiros, inclusive pelo usuário investidor não integra os Bens da Subconcessão e, portanto, não incorpora o patrimônio da Subconcessionária, nos termos do § 3º do art. 38 da Resolução nº 3.694, de 14 de julho de 2011 da ANTT, que aprova o regulamento dos usuários dos serviços de transporte ferroviário de cargas. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre os questionamentos acima apresentados, cabe destacar o que se segue:

Item 1) O entendimento está incorreto. A composição dos Bens da Subconcessão está descrita na subcláusula 3.1 (ii) (a), (b), (c) e (d), o que não se confunde com o conceito, que traz uma definição geral sobre os mesmos.

Item 2) O entendimento está incorreto. Como exemplo, pode-se mencionar a situação em que um bem se torne “obsoleto”, mas ainda permaneça sob propriedade da subconcessionária. Dessa forma, o mesmo integrará os Bens da Subconcessão, consoante subcláusula 3.1 (ii) (a).

Item 3) O entendimento está incorreto. Consoante cláusula 3.1 (ii) (d), todos os bens decorrentes de investimentos realizados por Usuários na Ferrovia, em razão do objeto da subconcessão, se configuram como bens integrantes da subconcessão. Essa condição, contudo, não indica que eles, obrigatoriamente, serão revertidos, visto que para tanto, devem ser indispensáveis à continuidade da prestação dos serviços, nos termos da subcláusula 1.1 (i) (e).

Referência: Subcláusula 3.1 (iii), “a” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“3.1 Composição

(iii) A Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, assinará também o Termo de Recebimento Provisório.

a) com a Data de Assunção, será iniciada a contagem do prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias para que a Subconcessionária reclame formalmente à ANTT sobre vícios ocultos que acometam os bens da Ferrovia cuja posse foi a ela transferida pela Interveniente Subconcedente, nos termos do Anexo 5”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 3.1 (iii), “a” da Minuta de Contrato dispõe sobre a reclamação em razão de vícios ocultos identificados após a assinatura do Termo de Recebimento Provisório.

Para fins de reclamação sobre vícios ocultos dos bens da Ferrovia, é indispensável uma definição adequada da expressão “vícios ocultos”, bem como algumas cláusulas contratuais que possam oferecer parâmetros mais precisos para sua interpretação,

sobretudo em se tratando da ferrovia em questão. A esse respeito, o TCU já reconheceu a dificuldade de qualificação de vícios ocultos, deixando evidente a necessidade de definição e delimitação dessa expressão:

“38. Responsabilidade que somente poderia ser afastada caso as irregularidades decorressem de **vícios ocultos, difficilmente perceptíveis** no âmbito da análise procedida pela autoridade encarregada de encaminhar o projeto básico em questão (TCU. Acórdão n° 2658/2014, Min. Rel. José Mucio, j. 08.10.2014) (grifo nosso).

“Portanto, quando aprovou os atos praticados no curso do Pregão nº 181/2006, o Sr. Itamar Guerreiro declarou a legalidade e legitimidade de todo o certame, razão pela qual, segundo a jurisprudência desta Corte de Contas, só poderia eximir-se **da responsabilidade que lhe foi imputada, se as falhas identificadas nos autos decorressem de vícios ocultos e de difícil percepção**” (TCU. Acórdão n° 5469/2014, Min. Rel. José Mucio, j. 13.08.2014) (grifo nosso).

Diante desse cenário, entendemos que vícios ocultos são aquelas características da ferrovia que, direta ou indiretamente, lhe diminuam o valor, ou a tornem inapropriada ou ineficiente ao uso a que se destinem, ou necessitem de reparação e que, adicionalmente, não tenham sido expressamente reconhecidos e divulgados de forma organizada, expressa e transparente, no Edital, por parte da ANTT. Em outras palavras, para que não haja dúvidas, apenas a inconsistência divulgada pela ANTT, nos termos do Comunicado Relevante nº 02/2018, referente aos problemas da brita no lastro dos lotes 4S, 5S e 5SA, estará afastada da caracterização como víncio oculto. Está correto esse entendimento?

Adicionalmente, consideramos que a resposta ao presente questionamento afeta diretamente a elaboração da proposta econômica e, consequentemente, o Lance a ser oferecido pelos proponentes. Dessa forma, para que os proponentes tenham tempo hábil para considerar tal informação em sua proposta econômica, é fundamental que a ANTT divulgue esses esclarecimentos com pelo menos 20 dias de antecedência da entrega da proposta econômica. Caso essa divulgação não ocorra no prazo acima, entendemos que a ANTT deverá definir uma nova data para a entrega das propostas e realização do leilão, sob pena de inviabilizar a correta precificação do lance pelos proponentes. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Os entendimentos apresentados estão incorretos. Primeiramente, destaca-se que vícios ocultos são aqueles como tal identificados pela legislação e pela doutrina, em contraposição aos vícios aparentes. São vícios que se manifestam apenas após certo tempo de uso. Nesse contexto, destaca-se que foi garantido à Subconcessionária um interstício de 365 dias para a identificação de vícios ocultos. Ademais, não prospera o entendimento de que todas as inconsistências serão consideradas vícios ocultos, pela própria natureza dos vícios ocultos. Por exemplo, os passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, inclusive aqueles indicados no Anexo 18 do Edital, não serão considerados vícios ocultos. Por fim, informa-se que a licitação seguirá a ordem de eventos e cronograma indicados na cláusula 16.1 do Edital.

Referência: Subcláusula 3.1 (iii), “d” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“3.1 Composição

(iii) A Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, assinará também o Termo de Recebimento Provisório.

(d) a Subconcessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato com relação às inconformidades técnicas e aos vícios ocultos reclamados fora do prazo estipulado na subcláusula 3.1 (iii) (a)”.

Esclarecimentos solicitados: O item 3.1 (iii), “d” da Minuta de Contrato dispõe que a Subconcessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato com relação às inconformidades técnicas e aos vícios ocultos reclamados fora do prazo da subcláusula 3.1 (iii), “a”. Entretanto, a subcláusula 3.1 (iii), “a”, que estabelece o prazo para reclamação, não inclui “eventuais inconformidades técnicas” como possível objeto de reclamação por parte da Subconcessionária.

Entendemos que a Subconcessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro tanto em razão dos vícios ocultos, quanto em função das inconformidades técnicas. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. A exceção ao dever de sanar eventuais vícios ou defeitos relacionados às obras recebidas da Interveniente Concedente aplica-se somente aos vícios ocultos. Nesse sentido, apresenta-se como dever da subconcessionária sanar vícios e defeitos em decorrência de inconformidades técnicas relacionadas às obras recebidas da Interveniente Subconcedente, que as tornem impróprias ao uso a que se destinam ou lhes diminuam o valor, conforme assinalado na subcláusula 12.3 (ii) (gg), não sendo aplicável o instituto do reequilíbrio econômico-financeiro nessa situação.

Referência: Subcláusula 3.1 (vi) do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“3.1 Composição

(vi) A Subconcessionária obriga-se a manter em bom estado de funcionamento, conservação e segurança, e às suas expensas, os Bens da Subconcessão, durante a vigência do Contrato de Subconcessão, efetuando as reparações, renovações e adaptações necessárias, inclusive adotando as providências cabíveis para a sua desocupação se e quando invadidos por terceiros”.

Esclarecimentos solicitados: Entendemos que os bens que tiverem sua utilidade reduzida, ou por qualquer motivo perderem sua importância para prestação dos serviços públicos objeto da Subconcessão, deixarão de ser considerados como Bens da Subconcessão. Assim, tais bens não mais comporão o inventário, sendo, a critério da Subconcessionária, descartados, reciclados ou, conforme o caso, devolvidos para a ANTT. Logo, se a Subconcessionária está apta a prestar os serviços sem os referidos bens, atendendo todas as condições do Contrato, eles não precisarão ser reparados. Está correto nosso entendimento?

Entendemos também que caberá unicamente à Subconcessionária a definição do inventário do conjunto dos bens que serão utilizados na prestação dos serviços, desde que todas as condições, metas e parâmetros dos Contrato sejam cumpridos pela Subconcessionária. Qualquer entendimento em sentido contrário faria com que a Subconcessionária estivesse sendo obrigada a prestar os serviços com bens que, no seu melhor julgamento, não são adequados, o que fere o princípio da eficiência e também o disposto no art. 25, prg. 5º, da Lei 13.448/17, pelo qual se reconheceu às concessionárias

de ferrovias competência para gerir, substituir, dispor ou desfazer-se dos bens móveis operacionais e não operacionais já transferidos ou que venham a integrar seus contratos. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, os entendimentos apresentados estão incorretos. Em relação aos Bens da Subconcessão, cabe destacar que estes compreendem os bens descritos na subcláusula 3.1 (ii) (a), (b), (c) e (d), independente de sua condição, e continuam sendo assim considerados durante toda a evolução contratual. Nesse sentido, as categorias de bens indicadas devem integrar o inventário e sobre elas aplicam-se todas as regras contratuais relacionadas aos Bens da Subconcessão, inclusive aquelas relativas à manutenção do estado de funcionamento, conservação e segurança.

Ademais, no que concerne à responsabilidade pela realização e atualização do inventário, a mesma recai sobre a Subconcessionária, que deve ainda observar todas as condições, metas e parâmetros estabelecidos no contrato. Contudo, todos bens descritos na subcláusula 3.1 (ii) (a), (b), (c) e (d), independente de sua condição, devem integrar o referido inventário, sob pena de cometimento de infração.

Referência: Subcláusula 3.1 (vii) do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“3.1 Composição

(vii) A Subconcessionária obriga-se, no prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contados a partir da Data de Assunção, a realizar o inventário dos Bens da Subconcessão e a mantê-lo devidamente atualizado, anualmente, disponibilizando acesso permanente e ininterrupto à ANTT”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 3.1 (vii) da Minuta de Contrato determina que cabe à Subconcessionária, no prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contados a partir da Data de Assunção, realizar o inventário dos Bens da Subconcessão e a mantê-lo devidamente atualizado, anualmente. Como a atividade de elaboração do inventário pode demorar alguns meses, respeitado o intervalo anual, perguntamos qual a data-base ou mês de referência deverá ser considerado na elaboração do inventário.

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre o assunto, esclarece-se que deverá ser considerada como referência a Data de Assunção.

Referência: Subcláusula 4.2 do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“4 Autorizações Governamentais e Plano de Investimentos

- O trecho compreendido entre Porto Nacional/TO a Anápolis/GO possui Licença de Operação (Licença Operacional nº 1.240/2014 do IBAMA), devendo a Subconcessionária atender e manter o cumprimento de todas as condicionantes, conforme relatório que deverá ser entregue pela Interveniente Subconcedente na data de assinatura do Contrato.
- O trecho compreendido entre Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d’Oeste/SP possui Licença de Instalação (Licença de Instalação nº 1.152/2014 do IBAMA), devendo a Subconcessionária atender e manter o cumprimento de todas as condicionantes, conforme relatório que deverá ser entregue pela Interveniente Subconcedente na data de assinatura do Contrato, bem como obter e manter a respectiva Licença de Operação”.

Esclarecimentos solicitados: As subcláusulas 4.2 e 4.3 da Minuta de Contrato determinam que os relatórios de Licença Operacional nº 1.240/2014 do IBAMA, referente ao trecho compreendido entre Porto Nacional/TO a Anápolis/GO, e de Licença de Instalação nº 1.152/2014 do IBAMA, referente ao trecho compreendido entre Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d’Oeste/SP, serão entregues pela ANTT à Subconcessionária apenas na data da assinatura do Contrato. Contudo, entendemos que os relatórios deveriam ser entregues e disponibilizados desde logo aos interessados para permitir-lhes isonomicamente uma análise detalhada e minuciosa das informações contidas na Licença de Operação nº 1.240/2014 e na Licença de Instalação nº 1.152/2014 e, neste sentido, assegurar a adequada especificação da proposta econômica. Está correto nosso entendimento?

Adicionalmente, consideramos que o conteúdo dos referidos relatórios afeta diretamente a elaboração da proposta econômica e, consequentemente, o Lance a ser oferecido pelos

proponentes. Dessa forma, para que os proponentes tenham tempo hábil para considerar tais documentos em sua proposta econômica, é fundamental que a ANTT divulgue esses relatórios com pelo menos 20 dias de antecedência da entrega da proposta econômica. Caso essa divulgação não ocorra no prazo acima, entendemos que a ANTT deverá definir uma nova data para a entrega das propostas e realização do leilão, sob pena de inviabilizar a correta precificação do lance pelos proponentes. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Ambos os entendimentos exarados pelo consulente estão incorretos. A situação das licenças ambientais já foi apresentada no Caderno de Meio Ambiente, inclusive a situação das condicionantes, por meio das Tabelas 1 e 2 do referido Caderno. A previsão contida nas subcláusulas 4.2 e 4.3, no que se refere ao relatório que deverá ser entregue pela Interveniente Subconcedente, tem o condão estrito de atualizar as informações já apresentadas no Caderno de Meio Ambiente, tendo em vista o interstício entre a publicação do edital e a assinatura do contrato. Isso posto, as informações atuais acerca das licenças ambientais do empreendimento, bem como suas condicionantes foram devidamente apresentadas quando da publicação do edital, para as proponentes avaliarem os riscos envolvidos na formulação da proposta econômica.

Referência: Subcláusula 4.4 do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“**4.4** As ações de compensação ambiental e plantio compensatório referentes aos trechos mencionados nas subcláusulas 4.2 e 4.3 permanecerão sob a responsabilidade da Interveniente Subconcedente”.

Esclarecimentos solicitados: Pelo teor da disposição contratual em comento, entendemos que todas as medidas ambientais de caráter mitigante ou compensatório indicadas nas licenças ambientais vigentes estarão sob responsabilidade da Interveniente Subconcedente e, na medida em que não venham a ser adequadamente cumpridas e, como tal, venham a acarretar custos ou ineficiências à Subconcessionária, ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Subconcessão. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Estão sob responsabilidade da Interveniente Subconcedente, apenas, e tão somente, as ações de compensação ambiental e plantio compensatório referentes aos trechos de Porto Nacional/TO a Anápolis/GO e Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela D’Oeste/SP, conforme informado na subcláusula 4.4, sendo certo que, na hipótese de ter a Subconcessionária que suportar os encargos dessas ações no lugar da Subconcessionária, lhe é assegurado o reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos da subcláusula 27.2(viii).

Todas as demais ações necessárias ao cumprimento de medidas ambientais mitigatórias e compensatórias, bem como de obtenção e manutenção das licenças necessárias, são de responsabilidade da Subconcessionária, conforme disposto nas subcláusulas 4.2 e 4.3.

Referência: Subcláusula 4.11 do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“4 Autorizações Governamentais e Plano de Investimentos

4.11 A não obtenção de licenças, permissões, autorizações, manifestações e outorgas relacionadas ao objeto da Subconcessão não acarretará responsabilização da Subconcessionária, desde que não tenham sido emitidas pelo órgão competente por fato alheio a sua vontade ou que não lhe possa ser exclusivamente imputado, sem prejuízo da aplicação do Acréscimo à Outorga”.

Esclarecimentos solicitados: A não obtenção de licenças, permissões, autorizações, manifestações e outorgas relacionadas ao objeto da Subconcessão não acarretará responsabilização da Subconcessionária, desde que não tenham sido emitidas pelo órgão competente por fato alheio a sua ou que não lhe possa ser exclusivamente imputada. Nessas hipóteses, entendemos que:

- a) Não deverá caber a aplicação do Acréscimo à Outorga, por incompatibilidade entre a exclusão da responsabilidade e a imputação de ônus financeiro. Logo, a referência, na parte final da subcláusula 4.11, é um erro formal e deverá ser desconsiderado
- b) Alternativamente, se a parte final da subcláusula 4.11 não consistir em erro formal e, portanto, for mantida, deverá caber reequilíbrio econômico-financeiro da subconcessão, ou seja diminuição ou acréscimo à outorga, uma vez que a não obtenção das

licenças e demais autorizações relacionadas ao objeto contratual, por fato não imputável à subconcessionária, deverá ensejar a avaliação não apenas do que a subconcessionária deixou de investir, mas também as receitas que ela deixou de auferir em decorrência daquela falta de licenças e demais autorizações

Qual dos entendimentos está correto?

Resposta da Comissão de Outorga:

O segundo entendimento está parcialmente correto, pois na hipótese de Decisão favorável da ANTT, no sentido de que a Subconcessionária não deu causa ao atraso na obtenção de licenças, permissões, autorizações, manifestações e outorgas relacionadas ao objeto da Subconcessão, sem prejuízo da aplicação do Acréscimo à Outorga, poderá a Subconcessionária obter o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato por ocasião de Revisão Extraordinária, desde que manifestadamente comprovado, o atraso tenha impedido a Subconcessionária de realizar determinada obra necessária à percepção de receita de transporte.

Referência: Subcláusula 5.1 (v) do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“5.1 Desapropriações

(v) Excetuam-se das obrigações da Subconcessionária dispostas nesta Cláusula as áreas e imóveis localizados no traçado da Ferrovia e na faixa de domínio cuja situação fundiária esteja irregular na Data de Assunção, bem como aquelas que são objeto de processos judiciais de desapropriação em andamento, as quais são de responsabilidade da Interveniente Subconcedente”.

Esclarecimentos solicitados: Nos termos da subcláusula 5.1 (v) da Minuta de Contrato, não cabe à Subconcessionária realizar as atividades enumeradas nos itens ii, iii e iv da mesma subcláusula 5.1 com relação às áreas e aos imóveis cuja situação fundiária esteja irregular na Data de Assunção, ou cuja desapropriação esteja em tramitação judicial. Entendemos que a disponibilização e a regularização fundiária e tais áreas e imóveis serão de responsabilidade da Interveniente Subconcedente. Está correto este entendimento?

Segundo o TCU, não haverá reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão de passivos ambientais e as invasões de faixa de domínio anteriores à data de assunção da Subconcessionária:

“101. Portanto, em linha com o acima exposto, cumpre determinar à ANTT, tendo em vista o que dispõe o art. 23, inciso V, da Lei 8.987/1995, e o princípio da segurança jurídica, que adeque o item 3.1.ix da minuta de contrato ao disposto nos itens 5.1.v, 5.2.iii, 12.2.ii.h e 12.3.ii.ee, de forma que guardem coerência entre si, esclarecendo que não poderá haver reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão passivos ambientais e as invasões de faixa de domínio anteriores à data de assunção da subconcessionária, ou outra solução regulatória aplicável”. (TCU. Acórdão n° 2195/2018, Min. Relator Bruno Dantas, j. 19.09.2018).

Diante disso e considerando os riscos de inúmeros pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro relacionados às desapropriações, solicitamos os seguintes esclarecimentos adicionais:

- 1) Não cabe à Subconcessionária realizar desapropriação cuja situação fundiária esteja irregular na Data de Assunção e, portanto, não compete efetuar o pagamento das indenizações devidas, cuja responsabilidade é da Interveniente Subconcedente. Adicionalmente, entendemos que a situação fundiária irregular compreende situações em que a ficha de matrícula dos imóveis componentes da faixa de domínio não esteja na Data de Assunção em conformidade com a Lei 6.015/1873 e/ou não indiquem, sem ressalvas, a propriedade como pertencente à Interveniente Subconcedente. Está correto nosso entendimento?
- 2) Não cabe à Subconcessionária realizar desapropriações decorrentes de processos judiciais de desapropriação em andamento, cuja responsabilidade é da Interveniente Subconcedente. Está correto nosso entendimento? Favor indicar todos os processos judiciais de desapropriação em andamento;
- 3) Consideramos que o conteúdo dos referidos relatórios afeta diretamente a elaboração da proposta econômica e, consequentemente, o Lance a ser oferecido pelos proponentes. Dessa forma, para que os proponentes tenham tempo hábil para considerar tais documentos em sua proposta econômica, é fundamental que a ANTT divulgue esses relatórios com pelo menos 20 dias de antecedência da entrega da proposta econômica.

Caso essa divulgação não ocorra no prazo acima, entendemos que a ANTT deverá definir uma nova data para a entrega das propostas e realização do leilão, sob pena de inviabilizar a correta precificação do lance pelos proponentes. Está correto nosso entendimento?

4) Entendemos que, caso a Interveniente Subconcedente não promova a regularização fundiária ou a disponibilização de áreas tempestivamente, acarretando custos ou ineficiências à Subconcessionária, esta última fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Subconcessão. Está correto este entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Inicialmente, cumpre observar que a referência correta é a subcláusula 5.1 (v), do Contrato de Subconcessão, e não do Anexo 19, como trazido pela consulente.

Sobre os esclarecimentos solicitados, tem-se a informar o quanto segue:

1) O entendimento está parcialmente correto. A Subconcessionária não é responsável pelas áreas e imóveis localizados no traçado da ferrovia e na faixa de domínio cuja situação fundiária esteja irregular na Data de Assunção, bem como por aquelas que são objeto de processos judiciais de desapropriação em andamento. Entretanto, as possíveis hipóteses de irregularidade fundiária e cotejamento com o registro de imóveis, da Lei n. 6.015/1975, por exemplo, precisam ser analisadas “in concreto”.

2) Está correto o entendimento. A Subconcessionária não é responsável por desapropriar áreas que são objeto de processos judiciais em andamento, cujo dever é da Interveniente Subconcedente. Acredita-se que o indicativo dos eventuais processos judiciais em andamento possa ser melhor obtido pela consulente através do sítio eletrônico do Tribunal Regional Federal, utilizando-se da denominação Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. em sua busca por resultados.

3) Não, o entendimento está incorreto. Eventuais áreas e imóveis localizados no traçado da ferrovia e na faixa de domínio cuja situação fundiária esteja irregular na Data de Assunção, bem como aquelas que são objeto de processos judiciais de desapropriação em andamento foram alocadas como responsabilidade da Interveniente Subconcedente na matriz de riscos. Assim, correspondentes relatórios somente poderiam afetar a mesma.

Dito de outra forma, e consoante item 13.2 (ii), do Edital, a Proposta Econômica deverá considerar os riscos a serem assumidos pela Subconcessionária em virtude da exploração da subconcessão, descritos nas minutas do Edital e do Contrato de Subconcessão, assim como na legislação aplicável.

4) O entendimento está parcialmente correto. O Contrato de Subconcessão faz uma repartição de risco, em sua Cláusula 5 – Desapropriações, Instalações de Terceiros na Faixa de Domínio. Áreas e imóveis localizados no traçado da ferrovia e na faixa de domínio cuja situação fundiária esteja irregular na Data de Assunção, bem como aquelas que são objeto de processos judiciais de desapropriação em andamento, são de responsabilidade da Interveniente Subconcedente. Após a Data de Assunção, esclarece-se que devem ser aplicadas à Subconcessionária as disposições contidas nas subcláusulas 5.1 (ii), “a”, “b”, “c”, “d”, “e”, “f”, (iii), e (iv), do Contrato.

Referência: Subcláusula 8.3 do Anexo 19 - Minuta de Contrato “8 Acidentes Ferroviários

8.3 Em caso de acidente ferroviário, a Subconcessionária será responsável por sua apuração e também pela integridade dos Bens da Subconcessão, realizando os reparos necessários”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 8.3 da Minuta de Contrato determina que a Subconcessionária será responsável pela apuração, integridade e reparação dos Bens da Subconcessão em caso de acidente ferroviário. Nessa situação, entendemos que é possível o direito de regresso da Subconcessionária em face dos responsáveis pelos acidentes ferroviários. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, o entendimento está correto. Contudo, destaca-se que o exercício do direito de regresso em comento não é disciplinado no âmbito do contrato de subconcessão, sobretudo por envolver relação entre particulares.

Referência: Subcláusula 11.7 do Anexo 19 - Minuta de Contrato “11 Garantia de Execução

11.7 Sem prejuízo das demais hipóteses previstas no Contrato e na regulamentação, a Garantia de Execução poderá ser utilizada nos seguintes casos, desde que decorrente de fato imputável à Subconcessionária (...)".

Esclarecimentos solicitados: Entendemos que a utilização da Garantia de Execução estará condicionada ao prévio devido processo administrativo, em que a Subconcessionária tenha tido o amplo direito à defesa e ao contraditório assegurados, e, em qualquer caso, limitada à hipótese de não pagamento voluntário por parte da Subconcessionária e sempre ao valor a ser executado a título de multas, nunca pelo valor total da apólice. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está parcialmente correto. Os princípios do contraditório e ampla defesa serão aplicados nos processos de averiguação de inadimplemento total ou parcial das obrigações assumidas em virtude da subconcessão. Caso o inadimplemento seja confirmado, o Poder Concedente poderá executar a Garantia de Execução, sem a necessidade de novo processo administrativo para a execução. Quanto ao valor a ser utilizado, este dependerá do evento ocorrido e de seu impacto. No caso de multas, por exemplo, será considerado o valor da multa e não o valor total da apólice. Cumpre ainda reforçar que, nos termos das cláusulas 11.9 e 11.10, a execução da Garantia de Execução não eximirá a Subconcessionária das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato; e que sempre que a ANTT utilizar a Garantia de Execução, a Subconcessionária deverá proceder à reposição do seu montante integral, no prazo de até 30 (trinta) dias, contados a partir da data de sua utilização.

Referência: Cláusula 11.9 do Anexo 19 - Minuta de Contrato “11 Garantia de Execução

11.9 A execução da Garantia de Execução não eximirá a Subconcessionária das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato

Esclarecimentos solicitados: Entendemos que o pagamento das multas pecuniárias impostas implicará a extinção total e cabal da obrigação contratual descumprida. Nosso entendimento está correto?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. O pagamento de multas não eximirá a Subconcessionária das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato, conforme explicitamente indicado na subcláusula 25.16.

Referência: Subcláusula 12.2 (i), “c” do Anexo 19 – Minuta de Contrato

“12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente

- (i) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são direitos da Interveniente Subconcedente:
c) solicitar a Extinção da Subconcessão nos casos previstos no Contrato”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 12.2 (i), “c” da Minuta de Contrato estabelece que são direitos da Interveniente Subconcedente a solicitação da extinção da Subconcessão. Entretanto, esta previsão não se coaduna com as melhores práticas contratuais da ANTT, particularmente a subcláusula 10.2 (iv) do Contrato de Subconcessão nº 033/37 (celebrado entre a Valec Engenharia Construções e Ferrovias S.A - VALEC e a VLI Multimodal S.A para administração e exploração do serviço público de carga na Ferrovia Norte Sul Tramo Norte), que determina que o direito de solicitar a extinção da subconcessão cabe exclusivamente ao Poder Concedente.

Diante disso, entendemos que o direito de solicitar a extinção da Subconcessão cabe exclusivamente ao Poder Concedente, e não à Interveniente Subconcedente. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. A Interveniente Subconcedente tem o direito de solicitar a extinção da Concessão em face da ocorrência das situações previstas em

contrato, especialmente em decorrência de seu dever de zelar pela qualidade do serviço e de exigir o cumprimento de normas e regulamentos. Todavia, somente a ANTT tem a atribuição de extinguir o contrato de subconcessão, nos termos da subcláusula 12.1 (i) (b) ou propor a sua extinção, nos termos da legislação aplicável.

Referência: Subcláusula 12.2 (ii), “b” do Anexo 19 – Minuta de Contrato

“12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente

(ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente:

(b) zelar pela boa qualidade do serviço, podendo, inclusive, receber, apurar e encaminhar à ANTT as queixas e reclamações dos usuários”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 12.2 (ii), “b” da Minuta de Contrato dispõe que são deveres da Interveniente Subconcedente zelar pela boa qualidade do serviço, podendo, inclusive, receber, apurar e encaminhar à ANTT as queixas e reclamações dos usuários. Observando as melhores práticas contratuais da ANTT, particularmente a subcláusula 10.2, (vi) do Contrato de Subconcessão nº 033/37 (celebrado entre a Valec Engenharia Construções e Ferrovias S.A (VALEC) e a VLI Multimodal S.A), a disposição determina que o dever de zelar pela boa qualidade do serviço constitui uma obrigação do Poder Concedente, e não da Interveniente Subconcedente. Diante disso, entendemos que a Interveniente Subconcedente realizará apenas a comunicação e o encaminhamento das queixas e reclamações dos usuários à ANTT, ficando a ANTT responsável por tomar as medidas administrativas cabíveis, observados o devido processo legal, o contraditório e ampla defesa. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está parcialmente correto. Nos termos do contrato de concessão, recai sobre a Interveniente Subconcedente a obrigação de prestar serviço adequado; prestar contas aos usuários, cumprir e fazer cumprir as normas aplicáveis, dentre outras. Tais responsabilidades não são elididas em face da subconcessão. Nesse sentido, apresenta-se consistente estabelecer como dever da VALEC zelar pela boa qualidade do serviço,

podendo, inclusive, receber, apurar e encaminhar à ANTT as queixas e reclamações dos usuários. A despeito do exposto, cabe reforçar que os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTT (diretamente ou com auxílio de terceiros por ela contratados ou conveniados), e que a apuração de infrações e a aplicação de penalidades serão conduzidas pela Agência, nos termos do Contrato e da regulamentação específica, observados o devido processo legal, o contraditório e a ampla defesa. Nesse sentido, as informações, dados e documentos que venham a ser submetidos à ANTT pela Interveniente Subconcedente serão elementos de suporte aos processos conduzidos pela Agência.

Referência: Subcláusula 12.2 (ii), “c” do Anexo 19 – Minuta de Contrato

“12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente

- (ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente:
- (c) exigir o cumprimento das normas e regulamentos sobre o transporte ferroviário”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 12.2 (ii), “c” da Minuta de Contrato estabelece que são direitos da Interveniente Subconcedente a solicitação da Extinção da Subconcessão. Entretanto, observando as melhores práticas contratuais da Agência de Transportes Terrestres (ANTT) particularmente o item 10.2, (iv) do Contrato de Subconcessão nº 033/37 celebrado entre a Valec Engenharia Construções e Ferrovias S.A (VALEC) e a VLI Multimodal S.A sendo a ANTT a Interveniente Subconcedente para administração e exploração do serviço público de carga na Ferrovia Norte Sul Tramo Norte determina que cabe à Interveniente Subconcedente exigir o cumprimento das normas e dos regulamentos sobre transporte ferroviário. Diante disso, entendemos que o dever de exigir o cumprimento das normas e regulamentos sobre transporte ferroviário cabe ao Poder Concedente e não à Interveniente Subconcedente. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Primeiramente, importa esclarecer que a ANTT

figura como Poder Concedente Interveniente no Contrato de Subconcessão nº 033/2007, e não como Subconcedente, papel esse que é ocupado pela VALEC no referido instrumento. Ademais, nos termos do Contrato de Concessão, celebrado entre ANTT e VALEC, recai sobre a Interveniente Subconcedente a obrigação de cumprir e fazer cumprir as normas aplicáveis, dentre outras. Tais responsabilidades não são elididas em face da subconcessão. Nesse sentido, apresenta-se consistente estabelecer como dever da VALEC exigir o cumprimento das normas e regulamentos sobre o transporte ferroviário. A despeito do exposto, cabe reforçar que os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTT (diretamente ou com auxílio de terceiros por ela contratados ou conveniados), e que a apuração de infrações e a aplicação de penalidades serão conduzidas pela Agência, nos termos do Contrato e da regulamentação específica, observados o devido processo legal, o contraditório e ampla defesa. Nesse sentido, as informações, dados e documentos que venham a ser submetidos à ANTT pela Interveniente Subconcedente serão elementos de suporte aos processos conduzidos pela Agência.

Referência: Subcláusula 12.2 (ii), “d” do Anexo 19 – Minuta de Contrato

“12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente

(ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente

(d) transferir à Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, por intermédio do Termo de Recebimento Provisório, a posse e a operação da infraestrutura ferroviária do trecho compreendido entre Porto Nacional/TO e Anápolis/GO, que se encontra apta à prestação do objeto contratual, inclusive com a Licença de Operação (Licença de Operação nº 1.240/2014 do IBAMA) e com autorização de abertura de tráfego emitida pela ANTT (Resolução nº 4.363/2014 e Resolução nº 4.596/2015, ambas da ANTT)”.

Esclarecimentos solicitados: As subcláusulas 12.2 (ii), “d” e “e” da Minuta de Contrato determinam que compete à Interveniente Subconcedente, titular da Licença de Operação nº 1.240/2014 e da Licença de Instalação nº 1.152/2014 do IBAMA, transferir esses documentos à Subconcessionária, por meio do procedimento descrito na Lei Complementar nº 140, de 08 de dezembro de 2011, regulamentada pelo Decreto nº 8.437,

de 22 de abril de 2015. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Caberá à Interveniente Subconcedente envidar os esforços necessários para que, quando da assinatura do Contrato, promova a transferência da posse e da operação, quando aplicável, inclusive com as respectivas licenças, nos termos das subcláusulas 12.2(ii)(d) e 12.2(ii)(e).

Referência: Subcláusula 12.2 (ii), “e” do Anexo 19 – Minuta de Contrato

“12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente

(ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente

(e) transferir à Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, por intermédio do Termo de Recebimento Provisório, a posse da infraestrutura ferroviária do trecho compreendido entre Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d’Oeste/SP, inclusive com a Licença de Instalação (Licença de Instalação nº 1.152/2014 do IBAMA)”.

Esclarecimentos solicitados: As subcláusulas 12.2 (ii), “d” e “e” da Minuta de Contrato determinam que compete à Interveniente Subconcedente, titular da Licença de Operação nº 1.240/2014 e da Licença de Instalação nº 1.152/2014 do IBAMA, transferir esses documentos à Subconcessionária, por meio do procedimento descrito na Lei Complementar nº 140, de 08 de dezembro de 2011, regulamentada pelo Decreto nº 8.437, de 22 de abril de 2015. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Caberá à Interveniente Subconcedente envidar os esforços necessários para que, quando da assinatura do Contrato, promova a transferência da posse e da operação, quando aplicável, inclusive com as respectivas licenças, nos termos das subcláusulas 12.2(ii)(d) e 12.2(ii)(e).

Referência: Subcláusula 12.2 (ii), “h” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente

(ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente:

(h) responsabilizar-se pelos passivos ambientais, construtivos, e por ocupações na faixa de domínio, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção”.

Esclarecimentos solicitados: A apuração da responsabilidade e assunção de riscos atribuídas à Subconcessionária e à Interveniente Subconcedente sobre os passivos ambientais, construtivos e por ocupações de faixa de domínio impõe a leitura sistemática das subcláusulas 3.1 (ix); 12.2 (ii), “h”; 12.2

(ii), “i”; 12.3 (ii), “t”; 12.3 (ii), “ff”; e 27.1

(xiii) da Minuta de Contrato, destacadas abaixo:

Período	Subconcessionária	Interveniente Subconcedente
Fato Gerador Anterior à Data de Assunção	N/A	<p>12.2 (ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente:</p> <p>(h) responsabilizar-se pelos passivos ambientais, construtivos, e por ocupações na faixa de domínio, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção”.</p> <p>12.2 (ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente;</p> <p>(i) responsabilidade civil, administrativos e criminal por passivos ambientais, construtivos e por invasões da faixa de domínio causados até a Data de Assunção.</p>
	12.3 (ii) Sem prejuízo de	

<p>Fato Gerador</p> <p>Posterior à Data de Assunção</p>	<p>outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Subconcessionária:</p> <p>(t) responsabilizar-se pelos encargos ambientais relacionados ao objeto do Contrato de Subconcessão, cujo fato gerador seja posterior à Data de Assunção, incluindo, mas não se limitando, aos seguintes:</p> <p>1) prevenção, correção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental, construtivo, e por invasões da faixa de domínio</p> <p>2) responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes das obras e dos serviços, desde que relacionados a fatos ocorridos após a celebração do Contrato de Subconcessão</p>	N/A
---	---	-----

Fatos Geradores Anteriores e posteriores à Data de Assunção	<p>3.1 (ix) Os passivos ambientais, construtivos, e por invasões na faixa de domínio anteriores ou posteriores à Data de Assunção e assim identificados não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato”.</p> <p>12.3 (ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Subconcessionária:</p> <p>(ff) responsabilizar-se pela correção dos passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, bem como pelos ônus e despesas relacionadas, sejam eles decorrentes de fatos geradores anteriores ou posteriores à Data de Assunção”.</p> <p>27.1 (...) a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os</p>	N A
--	--	-----

	<p>riscos relacionados à Subconcessão, inclusive, mas não se limitando, aos seguintes:</p> <p>(xiii) Correção, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental, construtivo e por invasão de faixa de domínio relacionado à Ferrovia, cujo fato gerador seja anterior ou posterior à Data de Assunção;</p>
--	--

A partir do cotejo entre as subcláusulas acima, solicitamos o seguinte esclarecimento:

A Interveniente Subconcedente será responsável pelos passivos ambientais, construtivos e por ocupações na faixa de domínio, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção, incluindo, sem limitação, a responsabilização em âmbito civil, administrativo e criminal relacionada a tais passivos.

Como consequência, a responsabilidade da Subconcessionária em relação aos passivos ambientais, construtivos e por ocupações na faixa de domínio, estará restrita àqueles cujos fatos geradores sejam posteriores à Data de Assunção. Diante disso, entendemos que a expressão “anteriores ou posteriores” das cláusulas 12.3 (ii), “ff” e 27.1 (xiii) constitui um erro material e, portanto, não é compatível com a lógica proposta no Contrato de Subconcessão. O nosso entendimento está correto?

Adicionalmente, consideramos que a resposta sobre este questionamento afeta diretamente a elaboração da proposta econômica e, consequentemente, o Lance a ser oferecido pelos proponentes.

Dessa forma, para que os proponentes tenham tempo hábil para considerar tal informação em sua proposta econômica, é fundamental que a ANTT a divulgue com pelo menos 20 dias de antecedência da entrega da proposta econômica. Caso essa divulgação não ocorra no prazo acima, entendemos que a ANTT deverá definir uma nova data para a entrega das

propostas e realização do leilão, sob pena de inviabilizar a correta precificação do lance pelos proponentes. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Apesar de (i) serem considerados deveres da Interveniente Concedente: responsabilizar-se pelos encargos ambientais relacionados ao objeto do Contrato, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção; responsabilizar-se pelos passivos ambientais, construtivos, e por ocupações na faixa de domínio, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção; responsabilizar-se civil, administrativa e criminalmente por passivos ambientais, construtivos e por invasões da faixa de domínio causados até a Data de Assunção; e concluir as obras sob sua responsabilidade até o dia 30 de junho de 2019, nos termos do Apêndice e do Caderno de Obrigações, e (ii) serem considerados deveres da subconcessionária: responsabilizar-se pelos encargos ambientais relacionados ao objeto do Contrato de Subconcessão, cujo fato gerador seja posterior à Data de Assunção, **foi estabelecido no contrato que**: (a) a subconcessionária deve responsabilizar-se pela correção dos passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, bem como pelos ônus e despesas relacionadas, sejam eles decorrentes de fatos geradores anteriores ou posteriores à Data de Assunção e que (b) os passivos ambientais, construtivos, e por invasões na faixa de domínio anteriores ou posteriores à Data de Assunção e assim identificados não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nesse sentido, os aspectos supracitados se apresentam como riscos a serem assumidos pela subconcessionária. Isso posto, deve a proponente considerar a matriz de riscos existente na formulação de sua proposta econômica.

Por fim, informa-se que o cronograma da licitação será mantido, conforme cronograma constante do Edital.

Referência: Subcláusula 12.2 (ii), “h” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente

(ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente:

(h) responsabilizar-se pelos passivos ambientais, construtivos, e por ocupações na faixa

de domínio, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção”.

(i) responsabilidade civil, administrativa e criminal por passivos ambientais, construtivos e por invasões da faixa de domínio causados até a Data de Assunção.

Esclarecimentos solicitados: Enquanto as letras “h” e “i” da cláusula 12.2, ii, da minuta do contrato de subconcessão, são claras ao atribuir a responsabilidade pelos passivos ambientais, construtivos e por invasão na faixa de domínio cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção à Interveniente Subconcedente, o item xiii da cláusula 27.1 da mesma minuta estabelece como risco da Subconcessionária a correção, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental, construtivo e por invasão de faixa de domínio relacionado à Ferrovia, cujo fato gerador seja anterior ou posterior à Data de Assunção. A contradição é manifesta: não faz sentido atribuir responsabilidade por fatos anteriores à Data de Assunção à Interveniente Subconcedente e depois alocar o risco da respectiva correção, remediação e gerenciamento à Subconcessionária. A responsabilidade civil e administrativa tem justamente por objeto a reparação do dano. Diante dessa contradição, solicitamos os seguintes esclarecimentos:

- 1) O que se entende por correção, remediação e gerenciamento do dano que não está abrangido pela responsabilização civil e administrativa?
- 2) Por correção, remediação e gerenciamento dos passivos ambientais, construtivos e por ocupação da faixa de domínio deve-se entender um mero adiantamento de custo por parte da Subconcessionária, a ser recuperado em face do Poder Concedente e/ou da Valec, sob forma de indenização e/ou reequilíbrio econômico-financeiro do contrato?

Resposta da Comissão de Outorga:

Apesar de (i) serem considerados deveres da Interveniente Concedente: responsabilizar-se pelos encargos ambientais relacionados ao objeto do Contrato, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção; responsabilizar-se pelos passivos ambientais, construtivos, e por ocupações na faixa de domínio, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção; responsabilizar-se civil, administrativa e criminalmente por passivos ambientais, construtivos e por invasões da faixa de domínio causados até a Data de Assunção; e concluir as obras sob sua responsabilidade até o dia 30 de junho de 2019, nos termos do Apêndice e do Caderno de Obrigações, e (ii) serem considerados deveres da

Subconcessionária: responsabilizar-se pelos encargos ambientais relacionados ao objeto do Contrato de Subconcessão, cujo fato gerador seja posterior à Data de Assunção, **foi estabelecido no contrato que:** (a) a Subconcessionária deve responsabilizar-se pela correção dos passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, bem como pelos ônus e despesas relacionadas, sejam eles decorrentes de fatos geradores anteriores ou posteriores à Data de Assunção e que (b) os passivos ambientais, construtivos, e por invasões na faixa de domínio anteriores ou posteriores à Data de Assunção e assim identificados não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nesse sentido, os aspectos supracitados se apresentam como riscos a serem assumidos pela Subconcessionária. Isso posto, deve a proponente considerar a matriz de risco existente na formulação de sua proposta econômica.

Feitas as considerações supra, importa destacar que a responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes das obras e dos serviços recairá sobre a Subconcessionária apenas por fatos ocorridos após a celebração do Contrato, o que não se confunde com sua responsabilidade, perante o Poder Concedente, quanto à prevenção, correção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental, construtivo, e por invasões da faixa de domínio, seja este por fatos anteriores ou posteriores à Data de Assunção.

Por fim, não há que se falar em recuperação de valores dispendidos ou em reequilíbrio do Contrato, visto que a obrigação em comento já foi estabelecida à Subconcessionária, assim como o risco associado à sua execução.

Referência: Subcláusula 12.2 (ii), “j” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente

(ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente:

(j) concluir as obras sob sua responsabilidade até o dia 30 de junho de 2019, nos termos do Apêndice E do Caderno de Obrigações”.

Esclarecimentos solicitados: Nos termos da subcláusula 12.2 (ii), “j” da Minuta de Contrato, cabe à Interveniente Subconcedente a conclusão das obras descritas no Apêndice E até 30 de junho de 2019. Contudo, para exatamente a mesma obrigação, o

Apêndice E fixa o prazo de conclusão até 31 de dezembro de 2018. Diante da contradição entre as datas, solicitamos os seguintes esclarecimentos:

- 1) Assumindo que a data correta seja 31 de dezembro de 2018, entendemos que as obras já foram terminadas de forma adequada e perfeita, sendo qualquer problema das obras de responsabilidade da Interveniente Subconcedente. Está correto esse entendimento?
- 2) Sem prejuízo da pergunta anterior, solicitamos a confirmação objetiva do prazo exato de conclusão das obras e do prazo de entrega desses trechos construídos pela Interveniente Subconcedente à Subconcessionária;
- 3) Por fim, o contrato é silente em relação às consequências que resultariam do descumprimento de referida obrigação por parte da Interveniente Subconcedente. Estamos considerando que qualquer descumprimento de qualquer obrigação contratual da Interveniente Subconcedente (incluindo, sem limitação, não entregar as obras, ou deixar de o fazer tempestiva e/ou adequadamente), que prejudique a Subconcessionária, gere reequilíbrio econômico-financeiro em seu favor e, inclusive, revisão/extensão consistente dos prazos de entrega e/ou conclusão das obras sob sua responsabilidade e de início da operação. Está correto nosso entendimento?
- 4) Entendemos, por fim, que o item 12.2, ii, j trata da entrega e disponibilização das obras sob responsabilidade da Interveniente Subconcedente para exploração operacional da Subconcessionária. Caso tais obras não sejam disponibilizadas para exploração operacional da Subconcessionária, haverá revisão/extensão consistente dos prazos de entrega e/ou conclusão das obras sob responsabilidade da Subconcessionária, bem como de início da operação, sem prejuízo do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Está correto nosso entendimento?
- 5) Adicionalmente, consideramos que as respostas sobre estes questionamentos afetam diretamente a elaboração da proposta econômica e, consequentemente, o Lance a ser oferecido pelos proponentes. Dessa forma, para que os proponentes tenham tempo hábil para considerar tal informação em sua proposta econômica, é fundamental que a ANTT as divulgue com pelo menos 20 dias de antecedência da entrega da proposta econômica. Caso essa divulgação não ocorra no prazo acima, entendemos que a ANTT deverá definir uma nova data para a entrega das propostas e realização do leilão, sob pena de inviabilizar

a correta precificação do lance pelos proponentes. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

A seguir prestam-se os seguintes esclarecimentos:

- 1) O entendimento está incorreto. Em que pese a responsabilidade da Interveniente Subconcedente de concluir parte das obras da Extensão Sul, nos termos do Apêndice E do Caderno de Obrigações, há de se ressalvar as cláusulas de direitos e deveres e alocação de risco do contrato afetas a este assunto. Nos termos da subcláusula 12.3(ii)(gg), a Subconcessionária é responsável por “*sanar eventuais vícios ou defeitos relacionados às obras recebidas da Interveniente Subconcedente, que as tornem impróprias ao uso a que se destinam, ou lhes diminuam o valor, excetuados os vícios ocultos*”. Some-se a isto, o disposto na subcláusula 27.1(xiii), que alocou os riscos de “*correção, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental, construtivo e por invasão da faixa de domínio relacionado à ferrovia, cujo fato gerador seja anterior ou posterior à Data de Assunção.*” na subconcessionária.
- 2) Não há contradição em relação às datas apresentadas, pois o prazo estabelecido na subcláusula 12.2(ii)(j) é aquele necessário para que a Interveniente Subconcedente cumpra as obrigações dispostas nos itens 8.1 e 8.2 do Apêndice E, do Caderno de Obrigações.
- 3) Não o entendimento está incorreto. O contrato é claro e objetivo ao dispor na subcláusula 12.3(ii)(gg), que a Subconcessionária é responsável por “*sanar eventuais vícios ou defeitos relacionados às obras recebidas da Interveniente Subconcedente, que as tornem impróprias ao uso a que se destinam, ou lhes diminuam o valor, excetuados os vícios ocultos*”. Some-se a isto, o disposto na subcláusula 27.1(xiii), que alocou os riscos de “*correção, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental, construtivo e por invasão da faixa de domínio relacionado à ferrovia, cujo fato gerador seja anterior ou posterior à Data de Assunção.*” na subconcessionária. Atentamos ainda que, na hipótese de descumprimento pela Interveniente Subconcedente do prazo estabelecido na subcláusula 12.2.(ii)(j), deverá a Subconcessionária, por sua conta e risco, no prazo assinalado na subcláusula 12.3(ii)(b), realizar as obras necessárias a tornar o trecho apto à

prestação do serviço, não fazendo jus a reequilíbrio econômico-financeiro, inclusive, mas não se limitando, em decorrência de eventual frustração de demanda ou de elevação dos custos ou investimentos previstos.

4) Não, o entendimento está incorreto. Isto porque a subconcessionária deverá concluir as obras da Extensão Sul em até 2 (dois) anos, a contar da Data de Assunção, sendo que, nos termos da subcláusula, 12.3(ii)(gg), a Subconcessionária é responsável por “*sanar eventuais vícios ou defeitos relacionados às obras recebidas da Interveniente Subconcedente, que as tornem impróprias ao uso a que se destinam, ou lhes diminuam o valor, excetuados os vícios ocultos*”. Pois bem, tendo em vista o disposto na cláusula de alocação de riscos, mais precisamente nas subcláusulas 27.1(vi) e 27.1(xiii), a subconcessionária não fará jus ao reequilíbrio do contrato, na hipótese de a Interveniente Subconcedente não cumprir com suas obrigações referentes às obras da Extensão Sul de sua responsabilidade.

5) Não, o entendimento está incorreto. O cronograma do certame seguirá, conforme previsto na subcláusula 6.3 do edital, que prevê a publicação das respostas aos pedidos de esclarecimentos em até cinco dias úteis anteriores à data para recebimento dos envelopes.

Referência: Subcláusula 12.3 (ii), “h” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“12.3 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente

(iii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Subconcessionária:

(h) dispor de Material Rodante para a prestação do serviço de transporte ferroviário, e atingimento dos indicadores de disponibilidade de locomotivas e vagões, idade média da frota de locomotivas, e idade média da frota de vagões, nos termos do Caderno de Obrigações, devendo adquirir, no mínimo, 75% (setenta e cinco) de toda a frota em nome próprio”.

Esclarecimentos solicitados: Entendemos que a frota em nome próprio da Subconcessionária, adquirida para os fins da subcláusula 12.3 (ii), “h”, poderá ser objeto de garantias reais, incluindo, sem limitação, alienações fiduciárias, constituídas no âmbito

de contratos de financiamento, sendo a única condição para tanto a observância, pela Subconcessionária, do dever de comunicar à ANTT, nos termos da subcláusula 3.2 (i), “a”, a saber: “a Subconcessionária somente poderá alienar, onerar ou transferir o Material Rodante mediante prévia comunicação à ANTT”. Favor confirmar este entendimento. Em paralelo, entendemos que a expressão “adquirir em nome próprio” remete a qualquer contrato de direito privado que confira à Subconcessionária direito de posse sobre a frota. Nesse sentido, qualquer instrumento que, nos termos do direito privado, seja validamente constituído para este fim – tais como, compra e venda, promessa de compra e venda, compra e venda com reserva de domínio, locação, comodato, leasing, entre outros – esteja admitido pela cláusula em referência. Está correto este entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Os entendimentos estão parcialmente corretos. De acordo com a subcláusula 12.3(ii)(h), a concessionária deverá adquirir 75% (setenta e cinco por cento) de sua frota em nome próprio. A frota adquirida pela subconcessionária por intermédio das operações de *alienação fiduciária* e leasing será considerada como adquirida em nome próprio, ao passo que a frota cuja propriedade não seja da subconcessionária, mas sim, de terceiros, tais como aquela resultante de operações de locação, comodato entre outros, não.

Referência: Subcláusula 12.3 (ii), “i” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

12.3 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente

(i) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são direitos da Subconcessionária:

(b) explorar projetos associados, nos termos da regulamentação específica da ANTT.

Esclarecimentos solicitados: À luz da obrigação contratual em referência, perguntamos se a União, diretamente ou por meio de suas autarquias, empresas estatais ou concessionárias, inclusive a VALEC, celebraram negócios jurídicos ou qualquer instrumento de obrigação que outorguem direitos de uso ou assemelhados a quaisquer pessoas e que, portanto, deverão ser assumidos pela Subconcessionária. Em caso positivo, solicitamos a disponibilização desses instrumentos.

Resposta da Comissão de Outorga:

Informa-se que a ANTT não tem ciência de negócios jurídicos ou outros instrumentos celebrados pela União, inclusive por intermédio da companhia estatal VALEC, que outorguem direito de uso da ferrovia a terceiros.

Referência: Subcláusula 12.3 (ii), “p” do Anexo 19 – Minuta de Contrato**“12.3 Direitos e Deveres da Subconcessionária**

(ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Subconcessionária:

(p) manifestar-se, administrativa ou judicialmente, quanto a questionamentos formulados por proprietários ou possuidores de imóveis confrontantes com a faixa de domínio da Ferrovia, que objetivem a regularização documental desses imóveis”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 12.3 (ii), “p” da Minuta de Contrato determina que são deveres da Subconcessionária manifestar-se, administrativa ou judicialmente, quanto a questionamentos formulados por proprietários ou possuidores de imóveis confrontantes com a faixa de domínio da Ferrovia. Diante disso, entendemos que tais manifestações, administrativa ou judicialmente, serão realizadas conforme devido processo legal e contraditório e ampla defesa e com base nas informações e nos relatórios de georreferenciamento disponibilizados pelo Poder Concedente e pela Interveniente Subconcedente. Está correto esse entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. A obrigação estipula que é dever da Subconcessionária se manifestar, administrativa ou judicialmente, quanto a questionamentos formulados por proprietários ou possuidores de imóveis confrontantes com a faixa de domínio da Ferrovia, que objetivem a regularização documental desses imóveis. Os princípios do contraditório e da ampla serão observados em caso de apuração de descumprimento da obrigação, e não na manifestação da Subconcessionária propriamente dita. Por fim, no que concerne às informações a serem repassadas nas

manifestações da Subconcessionária, cabe destacar que a redação do Contrato não indica que serão utilizados apenas os relatórios de georreferenciamento disponibilizados pelo Poder Concedente e pela Interveniente Subconcedente. Isso porque, visto que a Subconcessionária assumirá a subconcessão, esta deve utilizar não somente os dados citados, mas também qualquer outro de sua posse que seja necessário ao processo de regularização em comento.

Referência: Subcláusula 12.3 (ii) e (gg) do Anexo 19 – Minuta de Contrato

“12.3 Direitos e Deveres da Subconcessionária

(ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Subconcessionária:

(gg) sanar eventuais vícios ou defeitos relacionados às obras recebidas da Interveniente Subconcedente, que as tornem impróprias ao uso a que se destinam, ou lhes diminuam o valor, excetuados os vícios ocultos”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 12.3 (ii), “gg” dispõe que são deveres da Subconcessionária sanar eventuais vícios ou defeitos relacionados às obras recebidas da Interveniente Subconcedente, com exceção aos vícios ocultos.

Com relação aos riscos no processo de assunção da infraestrutura, o TCU firmou entendimento pela necessidade de uma análise quantitativa e qualitativa do acervo patrimonial reversível preexistente. A análise quantitativa será realizada mediante levantamento e avaliação do conjunto de bens reversíveis a serem transferidos à Subconcessionária.

A análise qualitativa, por sua vez, possibilita que os passivos construtivos, ambientais e inconformidades técnicas já conhecidos estejam declarados no edital e nos instrumentos contratuais, cuja finalidade é mitigar os pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro com grande assimetria informacional:

“163. Ante o exposto, deve-se determinar à Valec que, como condição à celebração do contrato de subconcessão e à assunção da subconcessão em tela, realize o levantamento e avaliação mínima, em termos de especificações técnicas, estado de conservação e operação e eventuais desconformidades, do conjunto de bens reversíveis a serem transferidos à futura subconcessionária, em nível de detalhe adequado à complexidade e

padronização dos bens que serão transferidos, fazendo com que o levantamento conste no contrato ou em seus anexos, em atenção aos princípios da segurança jurídica, do interesse público e da eficiência (Lei 9.784/1999, art. 2º, caput), c/c art. 2º, inc. II, da mesma Lei, e à luz das competências que lhe são dirigidas pela Lei 10.233/2001, art. 20, inc. II, alínea “b”, art. 24, incs. VIII e X, art. 25, incs. III e IV, art. 34-A, § 2º, inc. I, e art. 35, inc. I”.

179. Em suma, da forma como está previsto na minuta contratual, vislumbro grandes riscos à União no processo de transferência ao particular do acervo patrimonial construído sob a gestão do Poder Concedente e da Valec, sem uma prévia e objetiva definição quantitativa (levantamento de bens reversíveis) – tema já tratado – mas também qualitativa (**mediante publicidade e previsão contratual de aceitação das desconformidades técnicas, construtivas e ambientais conhecidas, isto é, não ocultas**)” (TCU. Acórdão nº 2195/2018, Min. Relator Bruno Dantas, j. 19.09.2018) (grifo nosso).

A imprensa divulgou diversas inconsistências e inconformidades técnicas da Ferrovia, as quais foram também verificadas em recente vistoria aos Trechos Central e Sul, tais como: (i) existência de dormentes rachados em quantidade significativa; (ii) OAEs inconclusas sem a devida proteção; (iii) lastro fora do padrão em todos os Tramos, etc. Considerando que a única inconsistência divulgada pela ANTT esteja limitada aos problemas da brita no lastro dos lotes 4S, 5S e 5SA, nos termos do Comunicado Relevante nº 02/2018 da Comissão de Outorga, entendemos que quaisquer outros eventuais problemas encontrados, que não se enquadrem nos problemas da brita no lastro dos lotes em referência e que tenham sido gerados antes da Data de Assunção, tais como os exemplificados acima, ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Subconcessão. Está correto esse entendimento?

Entendemos que a resposta a esses questionamentos afeta diretamente a elaboração da proposta econômica e, consequentemente, o Lance a ser oferecido pelos proponentes. Dessa forma, para que os proponentes tenham tempo hábil para considerá-las em sua proposta econômica, é fundamental que a ANTT o divulgue com pelo menos 20 dias de antecedência da entrega da proposta econômica. Caso essa divulgação não ocorra no prazo acima, entendemos que a ANTT deverá definir uma nova data para a entrega das propostas e realização do leilão, sob pena de inviabilizar a correta precificação do lance pelos proponentes. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Primeiramente, destaca-se que uma relação (não exaustiva) dos passivos ambientais, construtivos e de invasão de faixa de domínio que são de conhecimento da ANTT e da Interveniente Subconcedente já consta do Anexo 18 do Edital. Dessa forma, diferentemente do indicado, o Comunicado Relevante nº 002/2018 não é a única fonte de informação acerca dos referidos passivos. Ademais, consta como risco alocado à Subconcessionária a “*correção, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental, construtivo e por invasão de faixa de domínio relacionado à Ferrovia, cujo fato gerador seja anterior ou posterior à Data de Assunção*”, de forma que não há que se falar em reequilíbrio em virtude da referida situação (subcláusula 29.1 (xiii)). Por fim, tendo em vista a divulgação do Comunicado Relevante nº 002/2018 e do Anexo 18 do Edital, não há que se falar em postergação da data de apresentação das propostas e de realização do leilão em virtude de assimetria informacional.

Referência: Subcláusula 14.3 do Anexo 19 - Minuta de Contrato “14.3 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico”

14.3 Os recursos de que trata a subcláusula 14.1, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, deverão ser acrescidos ao Valor de Outorga por ocasião da Revisão Ordinária”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 14.3 da Minuta de Contrato determina que os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico não utilizados para projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico deverão ser acrescidos ao Valor de Outorga por ocasião da Revisão Ordinária. Durante o período da Subconcessão, é possível que anualmente os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico sejam superiores ou inferiores ao valor contratualmente previsto. Diante desse cenário de oscilação e não linearidade dos valores destes recursos, entendemos que é possível a compensação destes valores. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Na ausência de regulamentação específica, deverá a Subconcessionária estabelecer controle sobre os dispêndios dessa natureza, de maneira a mantê-los, anualmente, em linha com os valores dispostos no Contrato.

Referência: Subcláusula 15.3 do Anexo 19 - Minuta de Contrato**“15.3 Recursos para Preservação da Memória Ferroviária**

15.3 Os recursos de que trata a subcláusula 15.1, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, deverão ser acrescidos ao Valor de Outorga por ocasião da Revisão Ordinária”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 15.3 da Minuta de Contrato determina que os Recursos para Preservação da Memória Ferroviária não utilizados para projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico deverão ser acrescidos ao Valor de Outorga por ocasião da Revisão Ordinária. Durante o período da Subconcessão, é possível que anualmente os Recursos para Preservação da Memória Ferroviária sejam superiores ou inferiores ao valor contratualmente previsto. Diante desse cenário, solicitamos os seguintes esclarecimentos:

- 1) Diante da oscilação e não linearidade dos valores destes recursos, entendemos que é possível a compensação destes valores. Está correto nosso entendimento?
- 2) Considerando que o objeto do Contrato de Subconcessão demanda a implantação e/ou operação de uma nova infraestrutura ferroviária e, portanto, sem história, solicitamos esclarecerem quais os potenciais projetos poderão ser realizados para fins de preservação da memória ferroviária, sem possibilidade de resgate de referências históricas do passado.

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Na ausência de regulamentação específica, deverá a Subconcessionária estabelecer controle sobre os dispêndios dessa natureza, de maneira a mantê-los, anualmente, em linha com os valores dispostos no Contrato. Os projetos

deverão ser submetidos pela Subconcessionária à ANTT para análise e autorização, ocasião em que proporá destinação à verba.

Referência: Cláusula 18.3 do Anexo 19 - Minuta de Contrato**“18.3 Fiscalização pela ANTT**

18.3 As determinações que vierem a ser emitidas no âmbito das fiscalizações previstas serão imediatamente aplicáveis e vincularão a Subconcessionária, sem prejuízo do recurso eventualmente cabível.

(i) Caso a Subconcessionária não cumpra determinações da ANTT no âmbito da fiscalização, fixadas mediante decisão final em sede de processo administrativo específico, assistirá a esta a faculdade de proceder à correção da situação, diretamente ou por intermédio de terceiro, correndo os custos por conta da Subconcessionária”.

Esclarecimentos solicitados: O caput da subcláusula 18.3 da Minuta de Contrato dispõe que as determinações da ANTT serão imediatamente aplicáveis e vincularão a Subconcessionária, sem prejuízo do recurso eventualmente cabível. Já a subcláusula 18.3 (i) explica que as determinações da ANTT serão realizadas por meio de decisão final em sede de processo administrativo específico. Diante disso, entendemos que, para fins de fiscalização da ANTT, serão expedidas determinações pela ANTT, desde que observado o devido processo legal do processo administrativo e o direito ao contraditório e ampla defesa da Subconcessionária. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. No desenvolvimento da atividade de fiscalização, a ANTT poderá emitir determinações, as quais, conforme cláusula 18.3, serão imediatamente aplicáveis e vincularão a Subconcessionária, sem prejuízo da interposição de recurso cabível. Dessa forma, tanto a fixação da determinação em caráter terminativo, quanto a apuração de eventual descumprimento, observarão o devido processo legal, inclusive os princípios do contraditório e ampla defesa, o que não se confunde, contudo, com a obrigação de cumprimento da determinação desde sua emissão.

Referência: Subcláusula 23.2 do Anexo 19 - Minuta de Contrato “23.2 Revisão Ordinária”

(i) É a revisão do Valor de Outorga, calculado anualmente mediante a aplicação do Acréscimo à Outorga”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula da Minuta de Contrato define o conceito de Revisão Ordinária. Considerando que os fatos que justificam acréscimo à outorga podem, eventualmente, justificar também decréscimos – por exemplo, atraso de investimentos no tempo pode ocasionar não apenas a falta de despesas pela Subconcessionária, mas também a falta de receitas que seriam auferidas pela realização daqueles investimentos – entendemos que a revisão ordinária deveria se referir única e exclusivamente a reequilíbrio econômico-financeiro, em termos de acréscimo ou diminuição da outorga, conforme o caso e ao final do processo administrativo de apuração. Está correto esse entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Atrasos nos investimentos exigidos no Contrato e seus Anexos não ensejam reequilíbrio econômico-financeiro por eventuais perdas de receita. Exceção se dá apenas na hipótese de que a perda de receita decorra de atraso em obra pela não obtenção de licenças, permissões, autorizações, manifestações e outorgas relacionadas ao objeto da Subconcessão, desde que o fato causador desse atraso não possa ser imputado à Subconcessionária, nos termos da subcláusula 4.11. Neste caso, poderá a Subconcessionária obter o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato por ocasião de Revisão Extraordinária, desde que manifestadamente comprovado, o atraso tenha impedido a Subconcessionária de realizar determinada obra necessária à percepção de receita de transporte.

**Referência: Subcláusula 25.4 (viii) do Anexo 19 - Minuta de Contrato
“25.4 Penalidades**

25.4 Constituem infrações sujeitas à imposição da penalidade de multa, no valor correspondente de até 50 (cinquenta) URS, as seguintes condutas da

Subconcessionária trazidas neste Contrato e em seus Anexos:

viii) Não comunicar à ANTT, no prazo de até 7 (sete) dias úteis, contados a partir da ocorrência do evento, os casos de alteração na composição acionária da Subconcessionária, nos termos da regulamentação específica da ANTT”.

Esclarecimentos solicitados: O item 25.4 (viii) da Minuta de Contrato aplica penalidade de multa, no valor correspondente de até 50 (cinquenta) URS na hipótese da Subconcessionária não comunicar à ANTT, no prazo de até 7 (sete) dias úteis, contados a partir da ocorrência do evento, os casos de alteração na composição acionária da Subconcessionária.

Diante disso, entendemos que a alteração na composição acionária da Subconcessionária está relacionada com a transferência de controle societário da Subconcessionária, nos termos do art. 27 da Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (Lei de Concessões). Considerando que na Lei de Concessões não foram previstas as hipóteses de transferência de controle, a análise da transferência de controle deve ser realizada no caso concreto, tomando como parâmetro o art. 116 da Lei 6.404, de 15 de dezembro de 1976 (Lei da S.A), sob pena de se vedarem reorganizações societárias que não implicam transferência de controle. Está correto esse entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está incorreto. A alteração na composição acionária não se confunde com a transferência de controle societário. Os aspectos relacionados à alteração na composição acionária da Subconcessionária constam de regulamentação específica da ANTT, qual seja, Resolução ANTT nº 2.309/2007, a qual encontra-se em processo e revisão conforme Agenda Regulatória 2017/2018.

Referência: Subcláusula 25.8 do Anexo 19 - Minuta de Contrato “25.8 Penalidades

25.8 A aplicação das penalidades de advertência ou multa não impede a decretação da caducidade do Contrato, observados os devidos procedimentos”.

Esclarecimentos solicitados: Entendemos que a aplicação das penalidades de advertência e multa deveria ensejar a extinção da obrigação contratual descumprida e afastar a

aplicação de caducidade. Nossa entendimento está correto?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. A partir da leitura das subcláusulas 25.8 e 25.16, verifica-se que a aplicação das penalidades de advertência ou multa **não** impede a decretação da caducidade do Contrato, e ainda **não** desobrigam a Subconcessionária de corrigir a falta correspondente.

Referência: Subcláusula 23.3 (i) do Anexo 19 - Minuta de Contrato**“23.3 Revisão Extraordinária**

É o reequilíbrio econômico-financeiro da Subconcessão, na ocorrência de risco cuja responsabilidade foi atribuída ao Poder Concedente, nos termos da subcláusula 27.2”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 27.1 (xxviii) da Minuta de Contrato dispõe que o reequilíbrio econômico-financeiro da Subconcessão é de responsabilidade apenas do Poder Concedente. Contudo, esse tratamento é claramente insuficiente e dissonante na orientação do TCU que determinava que a ANTT deveria expedir um regramento claro acerca das consequências dos descumprimentos da Interveniente Subconcedente de suas diversas obrigações contratuais, entre elas, as dispostas na subcláusula 12.2. Ora, na medida em que a Subconcessionária pode sofrer prejuízos decorrentes dos descumprimentos das obrigações da Interveniente Subconcedente, esses prejuízos, se comprovados, deveriam gerar reequilíbrio em favor da Subconcessionária. Apesar de básico esse conceito, o Contrato de Subconcessão não esclarece ou dá tratamento a esse tema, de forma que, em nosso entendimento, a única conclusão possível é que a subcláusula 23.3 contém um erro material ao não mencionar a hipótese de reequilíbrio por descumprimento da Interveniente Subconcedente. Nossa entendimento está correto?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Somente os riscos descritos na cláusula 27.2 são ensejadores de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Desta feita, deve a interessada considerar tal condição na construção de sua proposta econômica.

Referência: Subcláusula 27.1 (ix) do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“27 Alocação de Riscos

27.1 Com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente na subcláusula 27.2, a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Subconcessão, inclusive, mas não se limitando, aos seguintes:

(ix) Manifestações sociais e públicas que afetem de qualquer forma a prestação dos serviços, o cumprimento do Caderno de Obrigações e demais obrigações relacionados ao Contrato”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 27.1 (ix) da Minuta de Contrato dispõe que são deveres da Subconcessionária as manifestações sociais e públicas que afetem de qualquer forma a prestação dos serviços, o cumprimento do Caderno de Obrigações e demais obrigações relacionados ao Contrato. Entretanto, entendemos que o risco de manifestações sociais e públicas onera excessivamente a Subconcessionária, pois transfere a ela responsabilidade por risco alheio ao seu controle, ou seja, não pode ser mitigado tampouco neutralizado, caso se materialize. Trata-se de caso fortuito, já que a ausência de cumprimento contratual deriva de circunstâncias que transcendem a sua vontade e que independem da adoção das cautelas e precauções admitidas para uma pessoa razoável. Por isso, em observância ao disposto no art. 37, XXI da Constituição Federal e art. 65, II, “d” da Lei 8.666, de 21 de junho de 1993 (Lei Geral de Licitações), a Subconcessionária não é responsável pela reparação dos vícios decorrentes de caso fortuito, devendo, portanto, o risco por manifestações sociais e/ou públicas ser alocado para o Poder Concedente. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. De acordo com o art. 393 do Código Civil, “*o devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado*”. No caso em comento, recai expressamente sobre a Subconcessionária o risco de manifestações sociais e públicas que afetem de qualquer forma a prestação dos serviços, o cumprimento do Caderno de

Obrigações e demais obrigações relacionados ao Contrato.

Referência: Subcláusula 4.5 (i) do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“4.5 A Subconcessionária deverá elaborar e apresentar para apreciação da ANTT todos os Projetos necessários para a execução do Plano de Investimentos, contido no Caderno de Obrigações.

(i) A Subconcessionária terá o prazo de até 90 (noventa) dias, contados a partir da Data de Assunção, para solicitar à ANTT modificações nos Projetos elaborados pela Interveniente Subconcedente para a conclusão das obras da Extensão Sul”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 4.5 (i) da Minuta de Contrato determina que a Subconcessionária poderá solicitar no prazo de até 90 (noventa dias), contados a partir da Data de Assunção, modificações nos Projetos elaborados pela Interveniente Subconcedente para conclusão das obras da Extensão Sul. Diante disso, solicitamos os seguintes esclarecimentos:

- 1) Entendemos que esses Projetos serão disponibilizados pela ANTT durante a fase de licitação, para todos os licitantes, com antecedência necessária para a avaliação de seu conteúdo. Está correto esse entendimento? Em caso positivo, favor indicar a data em que será efetuada essa disponibilização.
- 2) Considerando que o conteúdo dos Projetos elaborados pela Interveniente Subconcedente poderá apresentar inconformidades e inconsistências a fim de permitir a conclusão das obras da Extensão Sul, principalmente, um grande descompasso com a estrutura ferroviária necessária para atender aos parâmetros de desempenho operacional exigidos pela minuta do contrato de subconcessão e respectivos anexos, entendemos que o prazo de 90 (noventa) dias é insuficiente para solicitar as modificações necessárias nos Projetos. Solicitamos, portanto, que esse prazo seja estendido para até 180 (cento e oitenta) dias.

Resposta da Comissão de Outorga:

A seguir, prestam-se os seguintes esclarecimentos:

1) Sim, o entendimento está correto. Por intermédio do Comunicado Relevante nº 05/2019, a Comissão de Outorga comunicou aos interessados a possibilidade de obterem acesso aos projetos entregues pela VALEC à ANTT. Para isto, os interessados deveriam comparecer à sede da ANTT (Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - Brasília/DF), em sua Ouvidoria, munidos de mídia digital com capacidade de memória mínima de 41GB (quarenta e um gigabytes), no período compreendido entre o dia 11 de fevereiro de 2019 e o dia 10 de março de 2019.

2) O prazo de 90 dias estabelecido na subcláusula 4.5(i) não será estendido. Isto porque os projetos foram disponibilizados aos interessados previamente à realização do certame, por intermédio do Comunicado Relevante nº 05/2019, e que, de acordo com o cronograma previsto na subcláusula 16.1 do edital, a data de assinatura está prevista somente para 10/07/2019, tem-se um tempo razoável para eventuais ajustes nos projetos pelo vencedor do certame.

Referência: Subcláusula 27.1 (xviii) do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“27.1 Alocação de Riscos

27.1 Com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente na subcláusula 27.2, a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Subconcessão, inclusive, mas não se limitando, aos seguintes:

xviii) Vícios ocultos dos Bens da Subconcessão por ela adquiridos ou locados, bem como nos insumos e equipamentos utilizados em bens arrendados nos procedimentos de manutenção, sem prejuízo do direito de regresso contra fornecedores”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 27.1 (xviii) da Minuta de Contrato aloca à Subconcessionária os riscos de vícios ocultos dos Bens da Subconcessão por ela adquiridos ou alocados, bem como nos insumos e equipamentos utilizados em bens arrendados nos procedimentos de manutenção.

Após a assinatura do Termo de Recebimento Provisório, a Subconcessionária pode apresentar no prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias reclamação em razão de vícios ocultos flagrados, nos termos do item 1.1 (xx).

Neste sentido e de acordo com o posicionamento do TCU, é necessário um diagnóstico detalhado dos passivos construtivos, ambientais e das inconformidades técnicas já

conhecidas, cuja finalidade é mitigar os pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro com grande assimetria informacional:

“101. Portanto, em linha com o acima exposto, cumpre determinar à ANTT, tendo em vista o que dispõe o art. 23, inciso V, da Lei 8.987/1995, e o princípio da segurança jurídica, que adeque o item 3.1.ix da minuta de contrato ao disposto nos itens 5.1.v, 5.2.iii, 12.2.ii.h e 12.3.ii.ee, de forma que guardem coerência entre si, esclarecendo que não poderá haver reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão passivos ambientais e as invasões de faixa de domínio anteriores à data de assunção da subconcessão, ou outra solução regulatória aplicável”.

“170. (...) é imprescindível que os passivos construtivos, ambientais e as inconformidades técnicas já conhecidas sejam explicitadas no edital e nos instrumentos contratuais, porque notadamente não se trata de vícios ocultos.

171. Busca-se evitar quaisquer alegações futuras de desconhecimento dessas pendências, as quais têm potencial de gerar pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro com grande assimetria informacional. Um exemplo já foi mencionado neste Voto e trata da situação da brita fora das especificações nos lotes 5S e 5SA” (TCU. Acórdão nº 2195/2018, Min. Relator Bruno Dantas, j. 19.09.2018) (grifo nosso).

Nesse sentido, vale mencionar que a falta de um diagnóstico claro dos passivos construtivos, ambientais e das inconformidades técnicas no contexto da licitação da FNS (Tramo Norte) é causa de disputas entre a subconcessão em questão (Ferrovia Norte Sul S.A.) e a VALEC. Tais disputas são objeto dos processos judiciais 1015400-61.2017.4.01.3400 e 1013185-78.2018.4.01.3400, ambos da 4ª Vara da Justiça Federal do Distrito Federal.

À luz do posicionamento do TCU sobre a presente licitação e tendo em vista o precedente da FNS (Tramo Norte), entendemos que a responsabilização pelos vícios ocultos dos Bens da Subconcessão será atribuída à Subconcessão para os fatos geradores posteriores à Data de Assunção, e atribuídos à Interveniente Subconcedente, para os fatores geradores anteriores à Data de Assunção. Está correto nosso entendimento?

Solicitamos, ainda, esclarecer o significado da expressão “bens arrendados” constante do dispositivo em comento, uma vez que a Subconcessão não estará acompanhada de contratos de arrendamento como ocorreu com as concessões celebradas nos anos 90.

Resposta da Comissão de Outorga:

Primeiramente, mister esclarecer que o posicionamento do Tribunal de Contas da União – TCU foi direcionado aos passivos ambientais, construtivos e de invasão de faixa de domínio, e não aos vícios ocultos. No tocante a eventuais vícios ocultos, nos termos da subcláusula 3.1 (iii) (d), “*a Subconcessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato com relação às inconformidades técnicas e aos vícios ocultos reclamados fora do prazo estipulado na subcláusula 3.1 (iii) (a)*” (grifou-se), independentemente de o fato gerador ser anterior ou posterior à Data de Assunção. Desta feita, o entendimento apresentado está incorreto. Por fim, a expressão “arrendados” não remete aos contratos de arrendamento que compõem as concessões da antiga RFFSA, e pode ser substituída por “locados” no dispositivo em comento, mantendo-se o mesmo sentido.

Referência: Subcláusula 27.1 (xxviii) do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“27 Alocação de Riscos

27.1 Com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente na subcláusula 27.2, a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Subconcessão, inclusive, mas não se limitando, aos seguintes:

(xxx) Riscos associados à manutenção ou correção dos trechos com brita para lastro nos lotes 4S, 5S e 5SA, da Extensão Sul”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 27.1 (xxviii) da Minuta de Contrato dispõe que a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável pelos riscos associados à manutenção ou correção dos trechos com brita para lastro nos lotes 4S, 5S e 5SA”. Entretanto, segundo o TCU há necessidade de uma análise qualitativa dos passivos construtivos, ambientais e inconformidades técnicas:

“171. Busca-se evitar quaisquer alegações futuras de desconhecimento dessas pendências, as quais têm potencial de gerar pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro com grande assimetria informacional. Um exemplo já foi mencionado neste Voto e trata da situação da brita fora das especificações nos lotes 5S e 5SA”. (TCU. Acórdão nº

2195/2018, Min. Relator Bruno Dantas, j. 19.09.2018) (grifo nosso).

É importante mencionar que o Comunicado Relevante nº 02/2018 publicado pela Comissão de Outorga informa a possibilidade de a brita utilizada para o lastro dos lotes 4S, 5S e 5SA encontrarem-se em desacordo com o normativo 80-EM-033A-58-8006 da VALEC. Entretanto, tal comunicado deixa de apresentar elementos consistentes acerca das condições e dos problemas técnicos da brita, especialmente no que se refere aos parâmetros e índices de partículas lamelares, índices de porosidade e teor de contaminação por torrões de argila.

Diante disso, entendemos que com base no entendimento do TCU, o Comunicado Relevante nº 02/2018 não oferece diagnóstico detalhado dos problemas da brita e deveria ser reemitido com informações completas e suficientes para os licitantes especificarem tal problema em seu Lance. Por isso, entendemos que um novo comunicado será publicado, com a antecedência necessária. É correto nosso entendimento?

Adicionalmente, consideramos que esse novo comunicado afeta diretamente a elaboração da proposta econômica e, consequentemente, o Lance a ser oferecido pelos proponentes. Dessa forma, para que os proponentes tenham tempo hábil para considerar tal documento em sua proposta econômica, é fundamental que a ANTT o divulgue com pelo menos 20 dias de antecedência da entrega da proposta econômica. Caso essa divulgação não ocorra no prazo acima, entendemos que a ANTT deverá definir uma nova data para a entrega das propostas e realização do leilão, sob pena de inviabilizar a correta precificação do lance pelos proponentes. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Em relação ao primeiro ponto, o entendimento está incorreto. Não se vislumbra a publicação de novo Comunicado Relevante no que tange a esse assunto. Entende-se que, por meio do Comunicado Relevante nº 02/2018, a Comissão de Outorga informou que a brita dos lotes 4S, 5S e 5SA estão em desacordo com o normativo 80-EM-033A-58-8006 da VALEC, bem como comunicou aos interessados, que esta situação poderá ensejar aumento dos custos operacionais de manutenção dos respectivos trechos. Some-se a isto, a possibilidade de os interessados verificarem em campo a infraestrutura da ferrovia, de forma a melhor a avaliar a situação da brita dos respectivos lotes da Extensão Sul,

conforme item 3 do Comunicado Relevante nº 05/2019. Quanto à segunda indagação, não. O entendimento está incorreto. Não se vislumbra a publicação de novo Comunicado Relevante sobre o tema, tampouco se aventa a ideia de postergar a realização do certame. Entende-se que os eventuais interessados em participar da licitação tiveram acesso às informações necessárias para a elaboração da proposta econômica.

Referência: Subcláusula 43.1 do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“43 Seguros

43.1. Durante o prazo da Subconcessão, a Subconcessionária deverá contratar e manter em vigor as apólices de seguro exigíveis, nos termos da regulamentação específica da ANTT”.

Esclarecimentos solicitados: Na subcláusula 43.1 é citada a obrigatoriedade de contratar e manter em vigor as apólices de seguros exigíveis, nos termos da regulamentação específica da ANTT. Entendemos que poderão ser utilizadas as apólices que o grupo tenha em seu próprio nome, incluindo a SPE como cossegurada. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Deverá a Subconcessionária, durante a execução do Contrato, respeitar a regulamentação específica editada pela ANTT acerca da contratação e manutenção de seguros. Atualmente, a regulamentação que vigora é a Resolução ANTT nº 4.624, de 5 de março de 2015, na qual observa-se em seu Art. 13º, a possibilidade de contratação de apólice coletiva apenas para Seguro de Responsabilidade Civil Geral - RCG e do Seguro de Riscos Operacionais e/ou Nomeados – RO.

Referência: Subcláusula 31.2 (i) do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“31.2 Controle Societário

31.2 As seguintes operações, além de outras, na medida em que configurem hipótese prevista na subcláusula 31.1, caracterizam-se como alteração de Controle societário:

(i) Qualquer mudança, direta ou indireta, no Controle ou grupo de Controle que possa

implicar alteração do quadro de pessoas que exercem a efetiva gestão dos negócios da Subconcessionária”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 31.2 (i) da Minuta de Contrato dispõe as alterações de controle societário compreendem a qualquer mudança direta ou indireta, no Controle ou grupo de Controle que possa implicar alteração do quadro de pessoas que exercem a efetiva gestão dos negócios da Subconcessionária.

Diante disso, solicitamos os seguintes esclarecimentos:

- 1) Entendemos que mudança, direta ou indireta, no controle ou grupo de controle de pessoas que exercem a efetiva gestão dos negócios da Subconcessionária está relacionada com a composição e eleição dos membros do Conselho de Administração e Diretoria Estatutária.
- 2) As hipóteses de alteração de controle societário enumeradas na cláusula 31.2 da Minuta de Contrato são exemplificativas. Dessa forma, entendemos que a alteração no controle acionário da Subconcessionária e, portanto, a transferência de controle, deve observar o art. 116 da Lei 6.404, de 15 de dezembro de 1976 (Lei da S.A), sob pena de se vedarem reorganizações societárias que não implicam transferência de controle.

Estão corretos nossos entendimentos?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre os esclarecimentos supracitados, cabe destacar o que segue:

Item 1) O entendimento está incorreto. A redação indica como hipótese de alteração de controle “*qualquer mudança, direta ou indireta, no Controle ou grupo de Controle que possa implicar alteração do quadro de pessoas que exercem a efetiva gestão dos negócios da Subconcessionária*” (grifou-se). Ademais, consta do art. 138 da Lei nº 6.404/1976 que a “*administração da companhia competirá, conforme dispuser o estatuto, ao conselho de administração e à diretoria, ou somente à diretoria*”. Dessa forma, as mudanças no Controle ou Grupo Controle que possam (e não necessariamente que promovam alterações) promover alterações no Conselho de Administração e na Diretoria caracterizam-se como hipótese de transferência de controle, não sendo necessária a alteração na composição e eleição dos membros do Conselho de

Administração e da Diretoria.

Item 2) O entendimento está incorreto. Entende-se que a alteração de controle deve observar a legislação vigente (atualmente, a Lei nº 6.404/1976 e Lei nº 8.987/1995), e a regulamentação específica da ANTT. Contudo, as hipóteses elencadas são exemplificativas, mas caracterizam hipóteses de alteração do controle, e caso sejam verificadas, ensejarão a aplicação das medidas contratualmente previstas.

Referência: Subcláusula 31.3 do Anexo 19 - Minuta de Contrato “31.3 Controle Societário

31.3 Observado o disposto na subcláusula 31.2, a Subconcessionária poderá negociar livremente as suas ações, desde que não haja alteração do Controle e a ANTT seja devidamente comunicada.

Esclarecimentos solicitados: O item 31.3 da Minuta de Contrato determina a necessidade de comunicação à ANTT nos casos de negociação das ações da Subconcessionária desde que não haja alteração do controle. Diante disso, entendemos que não é necessária qualquer comunicação à ANTT quando houver negociação das ações por parte de seus acionistas que delas são proprietários, já que é dever da Subconcessionária registrar-se como companhia de capital aberto junto à CVM, mantendo tal condição durante todo o prazo da Subconcessão. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Dispõe a cláusula 31 do Controle societário da Subconcessionária, sendo seus demais dispositivos relacionados ao tema em comento. Dessa forma, nos termos da subcláusula 31.3, a comunicação (e não apenas essa, mas a prévia e expressa autorização) é necessária sempre que a negociação de ações implicar a alteração do Controle, e não em todas as situações.

Referência: Subcláusula 34 do Anexo 19 - Minuta de Contrato

Esclarecimentos solicitados: Diante da eventual extinção da Concessão da Interveniente Subconcedente ou mesmo a extinção da pessoa jurídica da Interveniente Subconcedente,

entendemos que a Subconcessão permanecerá em vigor e o Poder Concedente ficará subrogado nos direitos e nas obrigações atribuídos na Minuta de Contrato à Interveniente Subconcedente, nos termos da subcláusula 12.2 da Minuta de Contrato.

Além disso, diante da hipótese dos direitos e das obrigações serem atribuídas à Subconcessionária, haverá a possibilidade de revisão do plano de negócios e completo reequilíbrio econômico-financeiro da subconcessão. Estão corretos nossos entendimentos?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sobre os esclarecimentos solicitados, cabe destacar o que segue:

Quanto à extinção da Concessão ou da Interveniente Subconcedente, o entendimento apresentado está correto. A liquidação da VALEC não extingue o Contrato de Subconcessão. Nos termos do Contrato de Concessão firmado entre a União e a VALEC, com a extinção da concessionária (VALEC), retornarão ao Poder Concedente (União/ANTT) todos os direitos e privilégios transferidos à concessionária, juntamente com os bens de propriedade da concessionária e aqueles resultantes de investimentos, declarados reversíveis pela concedente. Já em relação ao Contrato de Subconcessão, são consideradas hipóteses de extinção do contrato: advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação; e falência ou extinção da Subconcessionária. Como observado, a extinção da concessionária não se configura como hipótese de encerramento da subconcessão, de forma que o acordo com a União continuará válido.

Em relação à questão do reequilíbrio, cabe destacar que o entendimento apresentado está incorreto. Isso porque, somente as situações descritas na cláusula 27.2 ensejam reequilíbrio do contrato e o fato citado não consta da citada cláusula. Ademais, o plano de negócios é um documento elaborado pela Subconcessionária, de sua inteira responsabilidade, e que não representa nenhuma vinculação para a relação entre o Poder Concedente e a Subconcessionária durante a execução do Contrato.

Referência: Subcláusula 42.2 do Anexo 19 - Minuta de Contrato “42.2 Propriedade Intelectual

42.2 Os direitos de propriedade intelectual sobre os estudos e Projetos elaborados para os fins específicos das atividades integradas na Subconcessão, bem como Projetos, planos, plantas, documentos e outros materiais referidos na subcláusula 42.1, serão transmitidos gratuitamente e em regime de exclusividade à ANTT ao final da Subconcessão, competindo à Subconcessionária adotar todas as medidas necessárias para este fim”.

Esclarecimentos solicitados: O item 42.2 da Minuta de Contrato dispõe sobre os direitos de propriedade intelectual dos estudos e Projetos elaborados para os fins específicos das atividades integradas na Subconcessão.

Diante disso, entendemos que apenas os direitos de propriedade intelectual que pertençam com exclusividade à Subconcessionária é que deverão ser transmitidos à ANTT. Portanto, para que não haja dúvidas, quando a propriedade intelectual sobre os estudos e Projetos elaborados, inclusive de planos, plantas, documentos e outros materiais referidos na subcláusula 42.1, pertencerem a terceiros, tendo sido meramente licenciados à Subconcessionária, a transmissão à ANTT deverá ter por objeto a respectiva licença, não a propriedade intelectual como um todo em regime de exclusividade. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. A cláusula 42.2 destaca, em resumo, que os direitos de propriedade de quaisquer estudos e projetos, assim como planos, plantas, documentos e outros materiais referidos na cláusula 42.1, **adquiridos ou elaborados no desenvolvimento das atividades objeto da Subconcessão**, devem ser transmitidos gratuitamente e exclusivamente à ANTT. Como pode-se observar, o dispositivo não restringe a direitos pertencentes exclusivamente à subconcessionária, mas destaca que qualquer um dos itens supramencionados, sendo eles elaborados para as atividades da subconcessão, independente da propriedade original, devem ter os direitos de propriedade intelectual transmitidos à ANTT.

Referência: Subcláusula 45.1 (i), (ii) e (iii) do Anexo 19 - Minuta de Contrato**“45 Arbitragem**

45.1 As controvérsias decorrentes do Contrato de Subconcessão e quaisquer contratos, documentos, Anexos ou acordos com ele relacionados, que não forem dirimidas amigavelmente entre as Partes, poderão ser resolvidas por arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, ou a que sobrevier, inclusive as diretamente relacionadas com:

- (i) O cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do Contrato;
- (ii) A responsabilização por acidentes ferroviários; e
- (iii) Outras questões relativas a direitos patrimoniais disponíveis, nos termos da regulação da ANTT”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 45 , em cotejo com a subcláusula 46, ambas da Minuta de Contrato, não apenas consiste naquilo que é conhecido como uma cláusula compromissória em branco (por não disciplinar as regras da arbitragem ou por não, ao menos, remeter às regras de uma câmara arbitral já institucionalmente estabelecida e stabilizada), mas também indica, de forma francamente indesejável, uma facultatividade da arbitragem para a resolução de controvérsias entre Poder Concedente, Interveniente Subconcedente e Subconcessionária: o verbo “poderão” em vez de “deverão” é muito demonstrativo desse entendimento. De toda forma, entendemos que, quando a controvérsia se enquadrar em um dos incisos da subcláusula 45.1, ou seja, quando o conflito entre Poder Concedente, Interveniente Subconcedente e/ou Subconcessionária qualificar-se como (i) cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do Contrato; (ii) responsabilização por acidentes ferroviários; (iii) qualquer questão relativa a direitos patrimoniais disponíveis, as partes contratuais terão o dever de submeter o litígio à arbitragem, estando vedado às mesmas partes recorrer ao Poder Judiciário. Está correto este entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. A redação da subcláusula 45.1 é clara ao estabelecer a faculdade, e não a obrigatoriedade, de utilização do mecanismo de arbitragem para

solução de controvérsias decorrentes do Contrato de Subconcessão.

Referência: Subcláusula 12.2 (i) “j” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente

- (i) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são direitos da Interveniente Subconcedente:
 - (j) Concluir as obras sob sua responsabilidade até o dia 30 de junho de 2019, nos termos do Apêndice E do Caderno de Obrigações”.

Esclarecimentos solicitados: No ano de 2012, o TCU realizou diversas auditorias nas obras de construção de 11 (onze) trechos da Ferrovia Norte Sul Tramo Norte e Tramo Central (Anápolis, Uruaçu, entre outros), sob a responsabilidade da VALEC, incluídos 5 (cinco) trechos já subconcedidos à Ferrovia Norte Sul S.A. (Concessionária VLI Logística S.A.). Tais auditorias foram apreciadas mediante os Acórdãos 329/2013, 419/2013, 420/2013, 421/2013, 512/2013, 605/2013, 684/2013, 752/2013, 753/2013, 754/2013 e 755/2013, todos do Plenário. A consolidação das 11 (onze) auditorias foi feita no âmbito do TC 033.220/2012-3, apreciado pelo Acórdão 1.103/2013-Plenário sob relatoria do Ministro José Múcio, que conteve uma série de determinações à VALEC.

No conjunto dessas fiscalizações, foram identificados 4 (quatro) irregularidades principais referentes:

- (i) ao descumprimento de cláusulas contratuais;
- (ii) à gestão temerária de empreendimento;
- (iii) à execução de serviços com qualidade deficiente; e
- (iv) à perda potencial ou efetiva de serviços realizados.

A tabela abaixo sistematiza as conclusões e determinações da equipe técnica do TCU, bem como indica as irregularidades acima identificadas no âmbito das fiscalizações da FNS, tramos Norte e Central:

Conclusões do Tribunal de Contas da União

Lote 6, trecho Córrego Gavião (km 414) a Riacho Fundo/Pátio (km 55)

“Foram registradas as seguintes impropriedades na gestão e no controle de qualidade do empreendimento: (I) largura mínima da plataforma inadequada à superestrutura da via; (II) deficiência na forma de recebimento dos serviços de superestrutura da via permanente pela Valec; (III) deficiência no controle de qualidade dos trilhos assentados na via; (IV) deficiência no controle de qualidade das soldas; (V) deficiência na apresentação do projeto as built; e (VI) ausência de controle” (**Acórdão 329/2013, Min. Relator José Mucio Monteiro, j. 27.02.13, p. 22.**)

Lote 1, trecho Anápolis (km 1562) a Túnel 2 (km 1569) “9. Foram registradas as seguintes impropriedades na gestão e no controle de qualidade do empreendimento: a) redução do objeto contratado em prejuízo da funcionalidade do empreendimento; b) altura do lastro executado (20 cm) fora da especificação geral de projeto da Ferrovia Norte-Sul (30 cm); c) deficiência na forma de recebimento dos serviços de superestrutura da via permanente pela Valec; d) largura mínima da plataforma inadequada à superestrutura da via; e) deficiência no controle de qualidade dos trilhos assentados na via; f) deficiência no controle de qualidade das soldas; g) deficiência na apresentação do projeto as built; e h) ausência de controle do serviço de alívio de tensões dos trilhos.” (**Acórdão 419/2013, Min. Relator José Mucio Monteiro, j. 06.03.13, p. 21.**)

Lote 12, trecho TO-080 (km 719,16) ao Córrego do Jabuti (km 818,30)

“9. Foram registradas as seguintes impropriedades na gestão e no controle de qualidade do empreendimento: a) deficiência no controle de qualidade e rastreabilidade dos trilhos assentados na via; b) deficiência no controle de qualidade das soldas; c) largura mínima da plataforma inadequada à superestrutura da via; e d) ausência de controle do serviço de alívio de tensões dos trilhos.” (**Acórdão 420/2013, Min. Relator José Mucio Monteiro, j. 06.03.13, p. 17.**)

Lote s/n, trecho Ouro Verde de Goiás (km 1523) a Anápolis (km 1562)

“9. Foram registradas as seguintes impropriedades na gestão e no controle de qualidade do

empreendimento: a) deficiência no controle de qualidade dos trilhos assentados na via; b) deficiência no controle de qualidade das soldas; c) altura do lastro executado fora da especificação geral de projeto da Ferrovia Norte-Sul (30 cm); d) largura mínima da plataforma inadequada à superestrutura da via; e) deficiência na forma de recebimento dos serviços de superestrutura da via permanente pela Valec; f) deficiência na apresentação do projeto as built; e g) ausência de controle do serviço de alívio de tensões dos trilhos.” (Acórdão 421/2013, Min. Relator José Mucio Monteiro, j. 06.03.13, p. 18).

Lote 13, trecho Córrego do Jabuti (km 818,30) ao Córrego Cabeceira Grande (km 927,76)

“5. Foram registradas as seguintes ocorrências na gestão e no controle de qualidade do empreendimento: a) deficiência no controle de qualidade e rastreabilidade dos trilhos assentados na via; b) deficiência no controle de qualidade das soldas; c) largura mínima da plataforma inadequada à superestrutura da via; e d) deficiência no controle do serviço de alívio de tensões dos trilhos. ” (Acórdão 512/2013, Min. Relator José Mucio Monteiro, j. 13.03.13, p. 9).

Lote 5, trecho de Babaçulândia (km 311) ao Córrego Gavião (km 414)

8. [...] foram registradas as seguintes ocorrências na gestão e no controle de qualidade do empreendimento: a) largura mínima da plataforma inadequada à superestrutura da via; b) deficiência na forma de recebimento, pela Valec, dos serviços de superestrutura da via permanente; c) deficiência no controle de qualidade dos trilhos assentados na via; d) deficiência no controle de qualidade das soldas; e) deficiência na apresentação do projeto as built; e f) deficiência no controle do serviço de alívio de tensões dos trilhos.” (Acórdão 605/2013, Min. Relator José Mucio Monteiro, j. 20.03.13, p. 19).

Lote 7, trecho de Córrego Riacho Fundo (km 465) ao Córrego Brejo Grande (km 519)

“8.[...] foram registradas as seguintes ocorrências na gestão e no controle de qualidade do empreendimento: a) largura mínima da plataforma inadequada à superestrutura da via; b) deficiência na forma de recebimento, pela Valec, dos serviços de superestrutura da via permanente; c) deficiência no controle de qualidade dos trilhos assentados na via; d)

deficiência no controle de qualidade das soldas; e) deficiência na apresentação do projeto as built; e f) deficiência no controle do serviço de alívio de tensões dos trilhos.” (**Acórdão 684/2013, Min. Relator José Mucio Monteiro, j. 27.03.13, p. 17-18.**)

Lote 8, trecho entre o Córrego Brejo Grande (km 519) e o Ribeirão Tabocão (km 586,5)

“4. A equipe da SecobHidroferrovia, ao avaliar a qualidade da ferrovia, em particular, ao confrontar os serviços executados com o desempenho esperado da via, acabou agrupando as irregularidades constatadas em três grandes categorias: (i) gestão temerária do empreendimento, (ii) fornecimento de materiais danificados ou prestação de serviços em desconformidade à norma, e (iii) não execução de atividades consideradas essenciais à proteção do empreendimento.

6.[...] foram registradas as seguintes ocorrências neste grupo:

a) largura mínima da plataforma inadequada à superestrutura da via; b) deficiência na forma de recebimento, pela Valec, dos serviços de superestrutura da via permanente; c) deficiência no controle de qualidade dos trilhos assentados na via; d) deficiência no controle de qualidade das soldas; e) deficiência na apresentação do projeto as built; e f) deficiência no controle do serviço de alívio de tensões dos trilhos.” (**Acórdão 752/2013, Min. Relator José Mucio Monteiro, j. 03.04.13, p. 14.**)

Lote 9, trecho entre o Ribeirão Tabocão (km 586,5) e a Rodovia TO-080 (km 719,16)

“14. [...] foram registradas as seguintes ocorrências neste grupo: a) largura mínima da plataforma inadequada à superestrutura da via; b) deficiência na forma de recebimento, pela Valec, dos serviços de superestrutura da via permanente; c) deficiência no controle de qualidade dos trilhos assentados na via; d) deficiência no controle de qualidade das soldas; e e) deficiência no controle do serviço de alívio de tensões dos trilhos.”

(**Acórdão 753/2013, Min. Relator José Mucio Monteiro, j. 03.04.13, p. 25.**)

Lote 4, trecho entre o Pátio de Uruaçú (km 1.294) e o Pátio de Santa Izabel (km 1.399)

“6. [...] foram registradas as seguintes ocorrências neste grupo: a) deficiência no controle

de qualidade dos trilhos assentados e sua rastreabilidade; b) deficiência no controle de qualidade das soldas; c) lastro não executado ou lançado sem regularização; d) largura mínima da plataforma inadequada à superestrutura da via; e) deficiência na forma de recebimento, pela Valec, dos serviços de superestrutura; f) deficiência na apresentação do projeto as built; e g) deficiência no controle do serviço de alívio de tensões dos trilhos.”

(**Acórdão 754/2013, Min. Relator José Mucio Monteiro, j. 03.04.13, p.13).**

Lote 3, trecho entre o Pátio de Santa Izabel (km 1.399) e o Pátio de Jaraguá (km 1.470)

“6. [...] foram registradas as seguintes ocorrências neste grupo: a) dormentes instalados não permitem a utilização de trilhos de bitola mista, gerando incompatibilidade com os trechos adjacentes; b) deficiência no controle de qualidade dos trilhos assentados e sua rastreabilidade; c) deficiência no controle de qualidade das soldas; d) lastro não executado ou lançado com altura insuficiente; e) largura mínima da plataforma inadequada à superestrutura da via; f) deficiência na forma de recebimento, pela Valec, dos serviços de superestrutura; g) deficiência na apresentação do projeto as built; e h) deficiência no controle do serviço de alívio de tensões dos trilhos.” (**Acórdão 755/2013, Min. Relator José Mucio Monteiro, j. 03.04.13, p. 15).**

Diante do histórico de irregularidades (contratuais, técnicas-operacionais e de engenharia) e determinações à VALEC apontadas pelo TCU no âmbito da fiscalização da FNS, tramos Norte e Central, questionamos o seguinte:

1. as recomendações e determinações da corte de contas, no conjunto dessas auditorias, que implicarem obrigações à ANTT e/ou à Interveniente Subconcedente, deverão ser consideradas inteiramente aplicáveis na Subconcessão, principalmente, nas obras a serem concluídas ou já concluídas pela VALEC? Caso negativo, solicitamos que a ANTT seja clara em identificar quais medidas serão adotadas para que os problemas subjacentes a tais recomendações e determinações não se repitam na Ferrovia Norte Sul Tramo Central e Tramo Sul, objeto da Subconcessão, tal como, mas sem se limitar, a operação em Velocidade Máxima Autorizada (VMA) estimada em projeto, a qual até hoje, pelo que se pode depreender das decisões em comento, não foi atingida no Tramo Norte da FNS;

2. Dentre as recomendações e determinações do TCU, no âmbito das decisões em comento, aquelas que não houverem sido expressamente reveladas no Edital não poderão ser consideradas como sendo risco alocado à Subconcessionária, ou seja, apenas o Comunicado Relevante nº 02/2018, relacionado ao problema das britas nos lotes em referência, acarreta risco e responsabilidade da Concessionária. Está correto nosso entendimento? Caso contrário, solicitamos que a ANTT divulgue, em prazo razoável à formulação da proposta econômica, de modo isonômico a todo e qualquer licitante, a lista exaustiva de passivos ambientais, construtivos, inconformidades técnicas e por invasões nas faixas de domínio que deverão ser considerados pelas licitantes no seu lance;

3. Adicionalmente, consideramos que a lista exaustiva de passivos ambientais, construtivos, inconformidades técnicas e por invasões nas faixas de domínio afeta diretamente a elaboração da proposta econômica e, consequentemente, o Lance a ser oferecido pelos proponentes. Dessa forma, para que os proponentes tenham tempo hábil para considerar tais documentos em sua proposta econômica, é fundamental que a ANTT divulgue esses passivos com pelo menos 20 dias de antecedência da entrega da proposta econômica. Caso essa divulgação não ocorra no prazo acima, entendemos que a ANTT deverá definir uma nova data para a entrega das propostas e realização do leilão, sob pena de inviabilizar a correta precificação do lance pelos proponentes. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

A seguir, prestam-se os seguintes esclarecimentos:

1) É certo que as determinações da Corte Contas dirigidas à ANTT e à Valec deverão ser cumpridas. A experiência da subconcessão da Ferrovia Norte Sul Tramo Norte (FNSTN) foi considerada não só pela ANTT na elaboração dos estudos técnicos, mas também pelo TCU em seu Acórdão nº 2.195/2018, o qual foi cumprido pela ANTT para a publicação do edital. Sob este aspecto, destaca-se a recomendação do item 9.4.4, para que a ANTT “promova os necessários ajustes nas minutias do edital e do contrato a fim de que todas as obrigações relativas aos passivos ambientais e às invasões de faixa de domínio sejam integralmente transferidas para a futura subconcessionária, incluídos aqueles cujos fatos geradores sejam anteriores à data de assunção do contrato, em atenção ao art. 26, §

2º, da Lei 8.987/1995.” Tal recomendação foi cumprida por intermédio da subcláusula 27.1(xiii).

2) Não o entendimento está incorreto. Nos termos da subcláusula 12.3(ii)(ff), a Subconcessionária é responsável pela “*correção dos passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, bem como pelos ônus e despesas relacionadas, sejam eles decorrentes de fatos geradores anteriores ou posteriores à Data de Assunção*”. Some-se a isto, o disposto na subcláusula 27.1(xiii), que alocou os riscos de “*correção, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental, construtivo e por invasão da faixa de domínio relacionado à ferrovia, cujo fato gerador seja anterior ou posterior à Data de Assunção*.” Diante do exposto, resta cristalino que a Subconcessionária é responsável por todos os passivos ambientais, construtivos e por invasões da faixa de domínio, anteriores ou posteriores à Data de Assunção, inclusive aqueles que ainda não foram identificados pela ANTT ou pela Interveniente Subconcedente. Por fim, a lista de todos os passivos ambientais, construtivos e de invasão da faixa de domínio foi disponibilizada aos interessados, por meio do Anexo 18 do edital.

3) A Agência divulgou os passivos ambientais, construtivos e por invasões na faixa de domínio, de conhecimento da ANTT e da Interveniente Subconcedente, por intermédio do Anexo 18 do edital, em prazo superior ao sugerido pelo consulente, de forma a não prejudicar a avaliação dos riscos envolvidos e formulação da proposta econômica.

Referência: Subcláusula 1.1 (ii) do Anexo 5 – Procedimento para reclamação de vícios flagrados durante o Termo de Recebimento Provisório

“1.1 A Subconcessionária, a partir da assinatura do Termo de Recebimento Provisório, terá o prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias para protocolar reclamação à ANTT, em razão de eventuais vícios ocultos dos bens da Ferrovia cuja posse foi a ela transferida pela Interveniente Subconcedente, em razão do Contrato de Subconcessão.

(ii) Os vícios decorrentes de Caso Fortuito ou Força Maior ocorridos após a Data de Assunção não ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato”.

Esclarecimentos solicitados: A subcláusula 1.1 (ii) do Anexo 5 – Procedimento para reclamação de vícios flagrados durante o Termo de Recebimento Provisório disciplina que os vícios decorrentes de Caso Fortuito ou Força Maior ocorridos após a Data de

Assunção não ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Considerando que Caso Fortuito ou Força Maior não se caracterizam como inexecução culposa da Subconcessionária, ou seja, a ausência de cumprimento contratual deriva de circunstâncias que transcendem a sua vontade e que independem da adoção das cautelas e precauções devidas, a Subconcessionária não é responsável pela reparação dos vícios decorrentes de Caso Fortuito ou Força Maior os quais serão alocados ao Poder Concedente. Está correto este entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Somente as situações constantes da cláusula 27.2 ensejam reequilíbrio contratual e o citado disposto não consta da referida cláusula. Ademais, de acordo com o art. 393 do Código Civil, “*o devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado*”. Nesse contexto, como o contrato expressamente alocou a assunção dos efeitos do fato em comento à Subconcessionária, conforme Anexo 5, subcláusula 1.1 (ii), que determina que “*os vícios decorrentes de Caso Fortuito ou Força Maior ocorridos após a Data de Assunção*”, não há que se falar em reequilíbrio.

Referência: Apêndice E ao Anexo I - Caderno de Obrigações - Minuta de Contrato

Esclarecimentos solicitados: Diante da previsão de que a Interveniente Subconcedente terá a obrigação de concluir as obras até o dia 31 de dezembro de 2018, perguntamos se essas obras foram concluídas nesse prazo.

Resposta da Comissão de Outorga:

Apresentam-se os seguintes esclarecimentos acerca das obras a cargo da Interveniente Subconcedente:

- 1) Em relação ao Lote 2S: As obras remanescentes do Lote 2S, por serem de responsabilidade da Interveniente Subconcedente, não são consideradas na valoração da outorga e, por esta razão, não foram apresentadas nos estudos técnicos. Contudo, a partir do Relatório de Monitoramento de dezembro de 2018, encaminhado a esta Agência

Reguladora pela Valec, apresentam-se as seguintes informações, de caráter meramente indicativo. O valor residual para o Lote 2S é de R\$ 21.190.367,15 (vinte e um milhões e cento e noventa mil e trezentos e sessenta e sete reais e quinze centavos). O avanço físico do Lote 2S informado pela Valec é de: i) 100% das obras de terraplenagem; ii) 100% das Obras de Arte Correntes (AOC); iii) 92,94% da montagem de grade; iv) 100% das Obras de Arte Especiais (OAE); iv) 99,86% da drenagem; e v) 99,16% dos demais serviços;

2) Em relação ao Lote 5S: As obras remanescentes do Lote 5S, de responsabilidade da Interveniente Subconcedente, não são consideradas na valoração da outorga e, por esta razão, não foram apresentadas nos estudos técnicos. Contudo, a partir do Relatório de Monitoramento de dezembro de 2018, encaminhado a esta Agência Reguladora pela Valec, apresentam-se as seguintes informações, de caráter meramente informativo: i) o valor residual das obras remanescentes do Lote 5S (sejam elas de responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) é de R\$ 32.829.782,22 (trinta e dois milhões e oitocentos e vinte e nove mil e setecentos e oitenta e dois reais e vinte e dois centavos); ii) o avanço físico das obras do Lote 5S (sejam elas de responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) informado pela Valec é de: i) 99,58% das obras de terraplenagem; ii) 100% das Obras de Arte Correntes (AOC); iii) 88,98% da montagem de grade; iv) 92,57% das Obras de Arte Especiais (OAE); iv) 96,80% da drenagem; e v) 97,93% dos demais serviços; e

3) Em relação ao Lote 5SA:.. As obras remanescentes do Lote 5SA, de responsabilidade da Interveniente Subconcedente, não são consideradas na valoração da outorga e, por esta razão, não foram apresentadas nos estudos técnicos. Contudo, a partir do Relatório de Monitoramento de dezembro de 2018, encaminhado a esta Agência Reguladora pela Valec, apresentam-se as seguintes informações, de caráter meramente informativo: i) o valor residual das obras remanescentes do Lote 5SA (sejam elas de responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) é de R\$ 2.230.286,45 (dois milhões e duzentos e trinta mil e duzentos e oitenta e seis reais e quarenta e cinco centavos); ii) o avanço físico das obras do Lote 5SA (sejam elas de responsabilidade da Subconcessionária, ou da Interveniente Subconcedente) informado pela Valec é de: i) 99,79% das obras de terraplenagem; ii) 100% das Obras de Arte Correntes (AOC); iii) 29,34% da montagem de grade; iii) 95,75% da drenagem; e iv) 93,48% dos demais serviços.

Referência: Subcláusula 3.1 (iii), “a” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“3.1 Composição iii) A Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, assinará também o Termo de Recebimento Provisório.

a) com a Data de Assunção, será iniciada a contagem do prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias para que a Subconcessionária reclame formalmente à ANTT sobre vícios ocultos que acometam os bens da Ferrovia cuja posse foi a ela transferida pela Interveniente Subconcedente, nos termos do Anexo 5”.

Esclarecimentos solicitados: De acordo com a cláusula 3.1, iii, a, a subconcessária poderá apontar as inconformidades na malha recebida no prazo de 365 dias. Contudo, uma parte substancial das inconformidades apenas se tornará aparente e identificável após a efetiva operação dos trens na ferrovia. Na medida em que efetiva operação ocorrerá após esses 365 dias iniciais, entendemos que a subconcessionária deverá ter um prazo adicional de 365 dias, após o início da operação, para apontar as inconformidades da malha que apenas são possíveis de identificar após o início da operação. Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Isso porque consta expressamente da subcláusula 3.1 (iii) (c) que “*o prazo estabelecido na subcláusula 3.1 (iii) (a) é improrrogável, devendo a ANTT indeferir qualquer reclamação intempestiva*”. (grifou-se)

Referência: Subcláusula 12.2 (ii) “d” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente (...)

(i) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente: (...)

d) transferir à Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, por intermédio do Termo de Recebimento Provisório, a posse e a operação da infraestrutura ferroviária do trecho compreendido entre Porto Nacional/TO e Anápolis/GO, que se encontra apta à prestação do objeto contratual, inclusive com a Licença de Operação (Licença de

Operação nº 1.240/2014 do IBAMA) e com autorização de abertura de tráfego emitida pela ANTT (Resolução nº 4.363/2014 e Resolução nº 4.596/2015, ambas da ANTT)”

Parecer Técnico nº 76/2018-COTRA/CGLIN/DILIC - Anexo X ao Caderno de Meio Ambiente

Esclarecimentos solicitados: O Parecer Técnico nº 76/2018-COTRA/CGLIN/DILIC - Anexo X ao Caderno de Meio Ambiente realiza a análise técnica das condicionantes e dos programas socioambientais que compõem a LO nº 1240/2014 para operação do trecho compreendido entre o pátio de Porto Nacional/TO e o pátio de Anápolis/GO. Segundo o parecer constam pendências relacionadas aos programas ambientais (condicionantes 2.1, 2.11.1 e 2.11.2) que podem causar um impeditivo ou condicionantes adicionais para a renovação da LO 1240/2014. Diante disso, entendemos que caso a LO nº 1240/2014 não seja renovada até o fim do leilão, a responsabilidade por penalidades exigidas pelo órgão ambiental será da VALEC e não da Subconcessionária.

Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Consta da Subcláusula 4.2 da Minuta de Contrato de Subconcessão como responsabilidade da Subconcessionária o atendimento e manutenção de todas as condicionantes referentes à Licença Operacional nº 1.240/2014 do IBAMA. Importa destacar que as responsabilidades da Subconcessionária se iniciam a partir da Data de Assunção. Dessa forma, eventuais penalidades relacionadas à Licença em virtude de autos de infração lavrados após a Data de Assunção serão de responsabilidade da Subconcessionária.

Referência: Subcláusula 12.2 (ii) “d” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente (...)

(ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente: (...)

(d) transferir à Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, por intermédio do Termo de Recebimento Provisório, a posse e a operação da infraestrutura ferroviária do trecho compreendido entre Porto Nacional/TO e Anápolis/GO, que se encontra apta à

prestação do objeto contratual, inclusive com a Licença de Operação (Licença de Operação nº 1.240/2014 do IBAMA) e com autorização de abertura de tráfego emitida pela ANTT (Resolução nº 4.363/2014 e Resolução nº 4.596/2015, ambas da ANTT)"

Parecer Técnico nº 76/2018-COTRA/CGLIN/DILIC - Anexo X ao Caderno de Meio Ambiente

Esclarecimentos solicitados: O Parecer Técnico nº 76/2018-COTRA/CGLIN/DILIC - Anexo X ao Caderno de Meio Ambiente realiza a análise técnica das condicionantes e dos programas socioambientais que compõem a LO nº 1240/2014 para operação do trecho compreendido entre o pátio de Porto Nacional/TO e o pátio de Anápolis/GO. Dessa forma, nas considerações do IBAMA do Subprograma de Monitoramento de Passagens e Mitigação de Atropelamento de Fauna, é solicitada a adaptação das passagens de fauna. Tais adaptações não constam no Anexo IX (planilha de passivos) do Caderno de Meio Ambiente. Diante disso, entendemos que as adaptações citadas, deveriam estar presentes na planilha de passivos. Caso contrário, entendemos que a responsabilidade por essas adequações seria da VALEC.

Estão corretos nossos entendimentos?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, os entendimentos estão incorretos. As adaptações citadas não são consideradas passivos ambientais, mas atendem ao subprograma supracitado, pertencente ao PBA da Ferrovia, que por sua vez é uma condicionante das licenças ambientais do empreendimento. Registre-se ainda o disposto na subcláusula 27.1(vi)(e), que alocou o risco de suspensão de licença ambiental por não atendimento a condicionantes ambientais, à Subconcessionária. Some-se a isto, o disposto subcláusula 4.1 do contrato de subconcessão, que determina que a Subconcessionária deverá, às suas expensas: (i) Obter e manter todas as licenças, permissões, autorizações, manifestações e outorgas necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Subconcessão; (ii) Adotar todas as providências exigidas pelos órgãos competentes, nos termos da legislação, para a obtenção das licenças, permissões, autorizações, manifestações e outorgas necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Subconcessão, arcando com as despesas e custos correspondentes; (iii) Cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a

ser exigidas pelos órgãos ambientais, e arcar com os custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros.

Referência: Subcláusula 12.2 (ii) “e” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente (...)

(ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente: (...)

e) transferir à Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, por intermédio do Termo de Recebimento Provisório, a posse da infraestrutura ferroviária do trecho compreendido entre Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d’Oeste/SP, inclusive com a Licença de Instalação (Licença de Instalação nº 1.152/2014 do IBAMA)”

Licença de Instalação n° 1.152/17 (LI nº1.152/17 IBAMA)

Esclarecimentos solicitados: A Licença de Instalação nº 1.152/17 (LI nº 1.152/17) indica nas condicionantes específicas para sua emissão a apresentação de proposta de monitoramento de ruídos com a seguinte redação: "Apresentar em até 30 dias proposta de monitoramento de ruídos para a fase de operação do pátio ferroviário, cujo resultados deverão ser incluídos no Subprograma de Monitoramento e Controle de Ruídos". Diante disso, entendemos que a proposta de monitoramento de ruídos para a fase de operação do pátio ferroviário foi devidamente apresentada e analisada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA).

Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, o entendimento está correto. A condicionante citada, isto é, a condicionante 2.3 da Licença de Instalação nº 1.152/2017, a qual foi devidamente apresentada e analisada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA), tendo sido atendida pela Interveniente Subconcedente.

Referência: Subcláusula 12.2 (ii) “e” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente (...)

(ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente: (...)

(e) transferir à Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, por intermédio do Termo de Recebimento Provisório, a posse da infraestrutura ferroviária do trecho compreendido entre Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d’Oeste/SP, inclusive com a Licença de Instalação (Licença de Instalação nº 1.152/2014 do IBAMA)”

Licença de Instalação nº 1.152/17 (LI nº 1.152/17 IBAMA)

Esclarecimentos solicitados: A Licença de Instalação nº 1.152/17 (LI nº 1.152/17) indica nas condicionantes específicas para sua emissão a apresentação de proposta de medidas operacionais com a seguinte redação: "Apresentar em até 30 dias proposta de medidas operacionais que evitem desbordo de vagões". Diante disso, entendemos que a proposta de medidas operacionais que evitem desbordo de vagões foi devidamente apresentada e analisada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA).

Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, o entendimento está correto. A condicionante citada, isto é, a condicionante 2.5 da Licença de Instalação nº 1.152/2017, a qual foi devidamente apresentada e analisada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA), tendo sido atendida pela Interveniente Subconcedente.

Referência: Subcláusula 12.2 (ii) “e” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente (...)

(ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente: (...)

e) transferir à Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, por intermédio do Termo de Recebimento Provisório, a posse da infraestrutura ferroviária do trecho

compreendido entre Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d'Oeste/SP, inclusive com a Licença de Instalação (Licença de Instalação nº 1.152/2014 do IBAMA)”

Licença de Instalação nº 1.152/17 (LI nº 1.527/17 IBAMA)

Esclarecimentos solicitados A Licença de Instalação nº 1.152/17 (LI nº 1.152/17) indica nas condicionantes específicas para sua emissão a apresentação de projeto de enclausuramento da tulha de carregamento de vagões com a seguinte redação: “Apresentar em até 30 dias projeto de enclausuramento da tulha de carregamento de vagões”. Diante disso, entendemos que o projeto de enclausuramento da tulha de carregamento de vagões foi devidamente apresentado e analisado pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA).

Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, o entendimento está correto. A condicionante citada, isto é, a condicionante 2.6 da Licença de Instalação nº 1.152/2017, a qual foi devidamente apresentada e analisada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA), tendo sido atendida pela Interveniente Subconcedente.

Referência: Subcláusula 12.2 (ii) “e” do Anexo 19 - Minuta de Contrato

“12.2 Direitos e Deveres da Interveniente Subconcedente (...)

(iii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interveniente Subconcedente: (...)

e) transferir à Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, por intermédio do Termo de Recebimento Provisório, a posse da infraestrutura ferroviária do trecho compreendido entre Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d'Oeste/SP, inclusive com a Licença de Instalação (Licença de Instalação nº 1.152/2014 do IBAMA)”

Licença de Instalação nº 1.152/17 (LI nº1.152/17 IBAMA)

Esclarecimentos solicitados: A Licença de Instalação nº 1.152/17 (LI nº 1.152/17) indica nas condicionantes específicas para sua emissão a execução do projeto de levantamento, prospecção, salvamento e monitoramento arqueológico com a seguinte

redação: "Comprovar a execução do Projeto de Levantamento, Prospecção, Salvamento e Monitoramento Arqueológico publicado no Diário Oficial de 17 de agosto de 2010, bem como manifestação do IPHAN atestando o atendimento dessa condicionante". Diante disso, entendemos que a execução do referido projeto foi devidamente apresentada e analisada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA).

Está correto nosso entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Sim, o entendimento está correto. A condicionante citada, isto é, a condicionante 2.13 da Licença de Instalação nº 1.152/2017, a qual foi devidamente apresentada e analisada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA), tendo sido atendida pela Interveniente Subconcedente.

Referência: Caderno de Meio Ambiente - Obrigações da Subconcessionária

Esclarecimentos solicitados O Caderno de Meio Ambiente informa que quaisquer passivos, quando não mencionados na planilha de passivos e que não sejam verificados até a emissão do Termo de Recebimento Definitivo (TRD) ou do Termo de Aceitação (TA), serão de responsabilidade da Subconcessionária. Entendemos que a Subconcessionária poderá solicitar alterações na planilha de passivos a qualquer tempo, quando se revelarem novos passivos. Está correto esse entendimento?

Resposta da Comissão de Outorga:

Não, o entendimento está incorreto. Nos termos da subcláusula 12.3(ii)(ff), a Subconcessionária é responsável pela “*correção dos passivos ambientais, construtivos, e por invasões da faixa de domínio, bem como pelos ônus e despesas relacionadas, sejam eles decorrentes de fatos geradores anteriores ou posteriores à Data de Assunção*”. Some-se a isto, o disposto na subcláusula 27.1(xiii), que alocou os riscos de “*correção, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental, construtivo e por invasão da faixa de domínio relacionado à ferrovia, cujo fato gerador seja anterior ou posterior à Data de Assunção*.” Diante do exposto, resta cristalino que a Subconcessionária é

responsável por todos os passivos ambientais, construtivos e por invasões da faixa de domínio, anteriores ou posteriores à Data de Assunção, inclusive aqueles que ainda não foram identificados pela ANTT ou pela Interveniente Subconcedente.

Brasília, 15 de março de 2019.


ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA
Presidente da Comissão de Outorga


EMÍDIO ADONIAS S. MOTA
Membro da Comissão


MARCELO AMORELLI
Secretário da Comissão