

ATA DE RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS

EDITAL Nº 02/2023

Em atendimento ao item 3 do Edital de Concessão nº 02/2023, a Comissão de Outorga para concessão do Sistema Rodovias do Paraná, compreendendo a rodovia BR-153/PR, entre o entroncamento com a BR-369 (A) (DIV-SP/PR) no município de Jacarezinho - PR, até o entroncamento com a PR-092 (B) (P/Joaquim Távora), em Santo Antônio da Platina - PR; BR-153/PR (Acesso) ligação entre a BR-153/PR com a SP-278, sendo a ponte parte desta concessão; BR-277/PR, entre o entroncamento com a BR-277/PR no município de Paranaguá - PR, até o entroncamento com a Avenida Curitiba, em Prudentópolis - PR; BR-277/PR, entre o entroncamento com a BR-116/PR (Contorno Leste de Curitiba), até o entroncamento com a BR-476 (Curitiba); BR-277/PR, entre o Acesso ao Porto de Paranaguá, até o entroncamento com a BR-116/PR (A) (Contorno Leste de Curitiba); BR-369/PR, entre o entroncamento com a BR-153/PR, no município de Jacarezinho - PR, até o acesso ao contorno de Bandeirantes (I) - PR; BR-369/PR, entre o acesso ao contorno de bandeirantes (II) até o início da Pista Dupla no município de Cornélio Procopio - PR; PR-092, entre o entroncamento com a PR-151 (B) no município de Jaguariaíva - PR, até o entroncamento com a BR-153 (A); PR-151, entre o entroncamento com a PR-239 (A) (SENGES), no município de Jaguariaíva - PR, até o entroncamento com a PR-373 em Ponta Grossa - PR; PR-239, entre a divisa do Paraná - São Paulo, até o entroncamento com a PR-151 (A) (SENGES), no município de Jaguariaíva - PR. Também está inserido neste lote de concessão a Ponte sobre o Rio Itararé, de ligação entre a PR-239 com a SP-258; PR-407, entre o entroncamento com a BR-277/PR, no município de Paranaguá - PR, até o entroncamento com a PR-412 (PRAIA DE LESTE), em Pontal do Paraná - PR; PR-408, entre o entroncamento com a PR-340/BR-101 (Planejada), no município de Antonina - PR, até o acesso ao município de Morretes - PR; PR-408, saída sul do município de Morretes - PR, até o entroncamento com a BR-277/PR; PR-411, saída norte do município de Morretes - PR, até o entroncamento com a PR-410 (S. JOÃO DA GRACIOSA); PR-508, entre o entroncamento com a BR-277/PR (ALEXANDRA), no município de Paranaguá - PR, até o entroncamento com a PR-412, em Matinhos - PR; PR-804, entre o entroncamento com a BR-277/PR (Acesso a Morretes) e entroncamento com a PR-408, no município de Morretes - PR; PR855, início do contorno de Bandeirantes no entroncamento com a BR-369 (A) (P/Andira) no município de Morretes - PR, até o entroncamento com a BR-369 (B) (P/STA. MARIANA). A extensão total deste lote rodoviário é de 604,66 km. Constituída pelo Diretor Geral da ANTT por meio de AVISO DE LICITAÇÃO - LEILÃO, publicada no Diário Oficial da União nº 109, de 12 de junho de 2023 leva ao conhecimento público as solicitações de esclarecimentos sobre o edital, recebidas entre os dias 19 de junho e 31 de julho de 2023, e suas respectivas respostas.

As formulações apresentadas, bem como as respostas e esclarecimentos que se seguem, passam a integrar o Edital em referência. Importa destacar que, de acordo com o subitem 3.2 do Edital as questões que tenham sido formuladas em desconformidade com o disposto no subitem 3.1 do Edital não foram respondidas.

Protocolo 50500.207204/2023-10

Recebido em 12 de julho de 2023 – 16:32:37

1. Item 3.4.11.1 Veículo - Polícia Rodoviária Federal e BPRv / Parâmetros Técnicos (pág. 107 do PER BASE)

"Deverão ser fornecidas viaturas do tipo camioneta - SUV, de cor branca caracterizadas, com capacidade para 5 ocupantes, tração nas 4 rodas, direção hidráulica, ar-condicionado e vidros e travas elétricas, blindada, com sistema de comunicação entre os veículos e os postos, com sinalizador automotivo. A caracterização dos veículos deverá seguir as normas vigentes de identificação visual. Para PRF, o Regulamento de identidade Visual em sua edição mais recente e para o BPRv, a Diretriz nº 001/2018 – PM/4- SSCMO em sua última versão".

A PRF poderá se negar a receber veículos que eventualmente não comportem a sua devida caracterização? Por exemplo, SUVs compactos e alguns de médio porte não comportam a adaptação de transporte de detidos no bagageiro, o que inviabiliza a caracterização nos padrões adotados pela PRF atualmente e não atendem a nossa necessidade, visualizamos ainda que veículos com potência muito reduzida inviabilizam o uso policial, pois além de tudo, o veículo tem o peso da blindagem e dos equipamentos, nestes casos a PRF pode reprovar a aquisição do veículo?

Resposta: O entendimento não está correto. A Concessionária é obrigada a tender aos parâmetros estabelecidos no item 3.4.11.1 Veículo - Polícia Rodoviária Federal e BPRv do PER Base.

2. Item 3.4.4.5 Parâmetros Técnicos - Demais elementos do Sistema de Comunicação / Radiocomunicação (pág. 92 PER BASE)

"Os sítios de telecomunicações a serem implantados e mantidos pela concessionária deverão ser projetados para o uso compartilhado, integrado e seguro, a fim de atender às necessidades operacionais e padrões técnicos de comunicação da concessionária, ANTT, PRF e BPRv. Da mesma forma, nos trechos rodoviários onde a PRF/BPRv já possua rede de radiocomunicação em operação, havendo convergência técnica entre estes órgãos policiais e concessionária, esta pode implantar estruturas de telecomunicações nos sítios já utilizados pela PRF/BPRv e assumir a infraestrutura, manutenção e conservação".

A concessionária pode se negar a utilizar algum sítio de telecomunicação da PRF que exista compatibilidade técnica com a tecnologia que vão implantar sem nenhuma justificativa? Caso adote outro sítio em local onde exista o sítio da PRF em operação, a PRF pode migrar para este outro local que será mantido pela concessionária?

Resposta: O entendimento não está correto. A Concessionária deverá atender estritamente apenas aos parâmetros estabelecidos no item 3.4.4.5 Parâmetros Técnicos - Demais elementos do Sistema de Comunicação / Radiocomunicação do PER Base.

3. Planilha: Fiscalização PRF e BPRv (pág.67 PER ANEXO A)

Consta uma planilha neste local com quantidade de ERBs Existentes e ERBs novas, porém não traz o PRAZO para implantação e posteriores substituições, qual o prazo para implantação de ERBs Novas e período de renovações futuras delas? Qual o prazo para substituições de ERBs existentes e periodicidade de renovação destas?

Resposta: O prazo para implantações e substituições de estações de radiobase (ERBs) é de 12 meses, conforme definido no PER ANEXO, Tabela 135 - “Cronograma de Implantação Operacional”, no item 3.2.6.11.2 (Edificações). A periodicidade de renovação deverá atender ao tempo de vida útil do equipamento.

4. Inexistente

Quando um dispositivo da PRF vier ser inviabilizado operacionalmente em razão de intervenções não previstas na rodovia, a realocação da edificação deverá ser prévia e estar de acordo com as mesmas características previstas neste PER para as novas edificações da PRF?

Resposta: O entendimento está parcialmente correto. Caso a concessionária realize obras obrigatórias previstas no PER que interfiram com edificações e/ou equipamentos da PRF, caberá a ela a relocação do dispositivo afetado.

5. Item 3.4.1.1 Centro de Controle Operacional - CCO / Parâmetros Técnicos (pág. 66 PER BASE)

"Acesso à PRF/BPRv aos dados necessários à prestação de serviço policial e de autoridade de trânsito. O acesso deve ser dado em tempo real, diretamente nas instalações do CCO ou por link fornecido pela Concessionária em pelo menos um ponto indicado pela PRF/BPRv (dentro ou fora da faixa de domínio), com banda compatível com o serviço a ser prestado pela autoridade policial. Caso a Concessionária opte pelo fornecimento do link à PRF/BPRv, deve-se prover também uma estação de trabalho completa, com monitores de vídeo, radiocomunicadores e equipamentos necessários à prestação do serviço".

Entendemos que o acesso aos dados que nós indicarmos como necessários à prestação de serviço policial e de autoridade de trânsito é uma obrigação da concessionária, está correto nosso entendimento? Para que estes dados sejam consumidos pela PRF eles precisam chegar até nossa sede em Curitiba, caso a concessionária opte por fornecer local diretamente no CCO estes dados ficam inviabilizados de entrarem em nossos sistemas e serem consumidos, caso isto ocorra, a concessionária deve prover meios técnicos para garantir a efetividade desta obrigação? A PRF pode exigir a entrega dos dados, mesmo que sem a estação de trabalho, através de link de fibra ótica entregue em nossa sede em Curitiba?

Resposta: O entendimento não está correto. A Concessionária deverá atender estritamente apenas aos parâmetros estabelecidos no item 3.4.1.1 Centro de Controle Operacional - CCO do PER Base.

Protocolo 50500.218876/2023-42

Recebido em 20 de julho de 2023 – 11:00:58

1. Contrato

“8.1.6 Os contratos existentes de obras e serviços considerados essenciais à segurança do usuário, em andamento no Sistema Rodoviário na data de assinatura do Contrato, serão mantidos na forma contratada e executados durante a vigência da Concessão.” Há determinação no Acórdão 2379/2022 – TCU – Plenário, para que a minuta defina, a quais obras se aplicariam a cláusula 8.1.6 (“8.1.6 O Poder Concedente obriga-se a rescindir, até a Data da Assunção, todos os contratos referentes a obras e serviços de qualquer natureza e os contratos de serviços não essenciais à segurança do usuário que estejam em vigor na data de assinatura do Contrato, com exceção dos relativos a Obras de Acordos com Terceiros.”) Entende-se que a atual redação da cláusula 8.1.6 não atende à determinação do TCU, pois não esclarece a quais obras se aplicaria a referida cláusula. Só foi reescrita, a contrário sensu.

Resposta: Quando da publicação do Edital, previa-se a conclusão de todas as obras em andamento no Sistema Rodoviário, de forma a não remanescerem obras a serem assumidas pela Concessionária, além daquelas descritas no PER. Caso exista uma mudança desse pressuposto no momento da assunção e exista a necessidade da incorporação de novas obras além do rol elencado no PER ANEXO, a inclusão será realizada por meio de Estoque de Melhorias ou Fluxo de Caixa Marginal, nos termos do Contrato. Essa situação se aplica às obras de duplicação da PR-092, entre os kms 279 e 283, caso não estejam concluídas até a assunção.

Protocolo 50500.218870/2023-75

Recebido em 20 de julho de 2023 – 10:57:21

1. Item 1.1.1, lxxi (p. 11) e 8.7, ambos da minuta do Contrato.

O conceito de “obra superveniente” previsto no 1.1.1, (lxxi) (p. 11) da minuta do contrato não coincide com o item 8.7 da minuta contratual. Isto porque, no conceito do item 1.1.1, obras supervenientes são aquelas realizadas no sistema rodoviário, que não estejam atribuídas à concessionária; e o item 8.7.3, abre a possibilidade de atribuição de obras supervenientes à concessionária, com a respectiva recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato por meio de fluxo de caixa marginal. Há determinação no Acórdão 2379/2022 – TCU – Plenário no sentido de que se estabeleça, de modo claro e preciso, na minuta contratual, qual tratamento será dado para obras de terceiros supervenientes. Entende-se que a determinação não foi atendida, pelo que, pugna-se pelo esclarecimento a tal respeito.

Respostas: O entendimento não está correto. O item xii da subcláusula 1.1.1 é claro ao determinar que Obras Supervenientes são aquelas realizadas no Sistema Rodoviário por entes públicos ou privados, inclusive decorrentes de convênios, acordos de leniência e decisões judiciais, que não estejam atribuídas à Concessionária no PER. Por sua vez, o item 8.7.3 estabelece que a Concessionária poderá ser instada a realizar as Obras Supervenientes, total ou parcialmente, somente em casos excepcionais, havendo com isso afetação no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato que será recomposto por meio de Fluxo de Caixa Marginal.

Protocolo 50500.224001/2023-80

Recebido em 24 de julho de 2023 – 10:32:24

1. 1.1.(xxxviii) – Trabalhos Iniciais – contrato 3.1 FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO – PER II

O Tribunal de Contas da União, através do acórdão nº 2379/2022, recomendou rever o mecanismo de incentivo ao cumprimento contratual relacionado com os trabalhos iniciais, prevendo que a tarifa básica de pedágio seja incrementada após o atingimento dos parâmetros de desempenho, ao invés de haver retenção após os 12 meses iniciais, no caso de não execução daqueles. Solicita-se esclarecimento sobre esse ponto não observado.

Respostas: A Cláusula 19.1.4 versa sobre a exigência de conclusão dos trabalhos iniciais ao final do primeiro ano de concessão, cujo eventual descumprimento enseja um desconto de 40% sobre a remuneração da Concessionária, porcentagem esta que é transferida para uma conta da Concessão, e se soma aos recursos vinculados, passando a ser um recurso do usuário. Anteriormente, a escolha regulatória era de não se permitir a abertura das praças da concessão caso não fossem concluídos os trabalhos iniciais. Entretanto, no caso específico, com praças existentes e cobrança na origem, há que se ter um instrumento da mesma relevância, do mesmo porte e que faça essa função. Trata-se de mecanismo com potência regulatória capaz de gerar incentivos alinhados à proteção do interesse público, no sentido de garantir que os trabalhos iniciais serão realizados dentro do primeiro ano de concessão. Por fim, vale ressaltar que a recomendação 9.3.5 do Acórdão referido do TCU não possui caráter vinculativo (ao contrário do que ocorre com as determinações), eis que não se trata de descumprimento legal, sendo uma opção regulatória eleita pelo regulador, consoante justificativa acima mencionada.

Protocolo 50500.224011/2023-15

Recebido em 24 de julho de 2023 – 10:38:02

1. Modelagem econômico-financeira – Item 3 – Capex detalhado

Esclarecer se na somatória do Capex referente aos trabalhos iniciais constantes da Modelagem econômico-financeira leva em consideração as avarias/depreciações em bens da concessão ocorridas desde 28 de novembro de 2021, data em que se findou a concessão das rodovias paranaenses à iniciativa privada.

Respostas: Esclarece-se que houve levantamentos de bens existentes para os estudos e composição de valores, de modo que a modelagem considera adequadamente todos os investimentos e custos operacionais necessários para sua operação. No entanto, ressalta-se que, conforme a cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante à Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

Protocolo 50500.224005/2023-68

Recebido em 24 de julho de 2023 – 10:35:18

1. 12 e TABELA VII – DOCUMENTOS RELATIVOS À QUALIFICAÇÃO TÉCNICA

Além do(s) Atestado(s) Técnico(s) do Profissional Qualificado o edital não deveria exigir/não é razoável que se exija o Atestado de Capacidade Técnica da empresa proponente (individual ou consorciadas) de modo a evitar a participação de empresas sem a devida Qualificação Técnica para participar do certame?

Respostas: Os documentos relativos à qualificação técnica são exigidos apenas para os profissionais qualificados, que deverão possuir vínculo com a Proponente na data de recebimento dos envelopes, tendo em vista que estes exercerão as atividades técnicas objeto da Concessão, bem como os atos de administração em nome da futura Concessionária.

Protocolo 50500.224018/2023-37

Recebido em 24 de julho de 2023 – 10:41:39

1. Edital - item 5.7, VIII

Visto a defender os interesses das empresas de engenharia brasileiras no Edital, não seria razoável que o Edital fixasse uma cota mínima para participação de empresas nacionais no caso de Consórcios e não permitir a participação de proponente individual estrangeira? Há justificativa legal ou técnica para não exigência?

Respostas: A legislação brasileira não impõe nenhuma obrigação no sentido de que deve haver, obrigatoriamente, participação de empresa brasileira nos casos de consórcios e nem no sentido de vedar a participação de empresas estrangeiras no caso de proposta individual. Assim, por se tratar de princípio de Direito Administrativo, não pode o Poder Concedente impor em Edital cláusulas restritivas que não são expressamente permitidas pela Lei.

Protocolo 50500.223993/2023-28

Recebido em 24 de julho de 2023 – 10:26:36

1. Edital - 12 cumulado com o 13, anexo 5 – qualificação técnica

No Edital não é vedado ao Profissional Qualificado possuir vínculo com mais de uma Proponente.

PERGUNTA: No caso, devido a questão de compliance, este profissional não deveria participar como responsável somente de uma empresa visto que poderá ter acesso às informações de duas ou mais proponentes e influenciar o resultado do leilão?

Respostas: Entende-se que o questionamento encaminhado não constitui pedido de esclarecimento quanto à interpretação a ser dada ao regramento contratual estabelecido, e sim propostas de aprimoramentos regulatórios ao contrato de concessão que se tornam intempestivas, considerando o Edital já publicado e as etapas prévias percorridas de participação e controle social sobre o objeto do projeto. Ademais, esclarece-se que a não vedação ao Profissional Qualificado possuir vínculo com mais de uma Proponente decorre do fato de que este não necessariamente irá atuar na elaboração das propostas, mas na execução de atividades técnicas atendendo ao objeto da Concessão ou ainda em atos de administração em nome da futura Concessionária.

Protocolo 50500.223996/2023-61

Recebido em 24 de julho de 2023 – 10:28:40

1. Edital – 14.3- anexo 5 – qualificação técnica

O(s) Atestado (s) de Capacidade Técnica solicitado(s) ao(s) profissionais que conste, conforme item 14.3, o valor total do projeto/empreendimento. Visto que não há uma obrigatoriedade de apresentar valores nos atestados, é correto solicitar esta exigência aos profissionais?

Respostas: O valor total do projeto/empreendimento a que se refere a cláusula 14.3 do Anexo 5 do Edital diz respeito à comprovação da capacidade/qualificação técnica dos profissionais contratados pela Proponente, de maneira a demonstrar que possui experiência para atuar em projetos de grande vulto.

Protocolo 50500.223990/2023-94

Recebido em 24 de julho de 2023 – 10:24:19

1. Edital - 5.7, II e VIII combinado com 13.1.1, 13.1.2 e 13.1.3

O Edital deixa aberto para empresas sem experiência no ramo de Concessões e/ou Engenharia participar do certame, visto que é exigido no mínimo um Atestado de Capacidade Técnica do Profissional Qualificado da empresa. Conforme Edital este Profissional poderá comprovar o vínculo por carta ou contrato de intenção assinado entre a Proponente e o Profissional Qualificado indicando que, em caso de êxito da Proponente no Leilão, o Profissional Qualificado assumirá obrigação de participar da Concessão através de uma das formas indicadas nos subitens 13.1.1 e 13.1.2 (Administrador, Funcionário ou Empresa PJ).

PERGUNTA: Seria correto um grupo sem experiência técnica contratando um engenheiro participar de uma Concorrência de tal vulto?

Respostas: Entende-se que o questionamento encaminhado não constitui pedido de esclarecimento quanto à interpretação a ser dada ao regramento contratual estabelecido, e sim propostas de aprimoramentos regulatórios ao contrato de concessão que se tornam intempestivas, considerando o Edital já publicado e as etapas prévias percorridas de participação e controle social sobre o objeto do projeto.

Protocolo 50500.218862/2023-29

Recebido em 20 de julho de 2023 – 10:48:59

1. Item 2 – Descrição do Sistema Rodoviário, constante do PER ANEXO A

Esclarecer se houve a atualização das informações cadastrais das rodovias a serem licitadas (o último cadastro da PR Vias havia sido realizado no final do ano de 2019 e atualmente alguns trechos já foram melhorados), com o objetivo de dar conhecimento aos interessados das reais condições dos ativos que irão à licitação, para evitar a possibilidade de questionamentos futuros acerca do objeto entregue à iniciativa privada, em consonância com o art. 23, I, da Lei 8.987/1995. Tal determinação consta do Acórdão 2379/2022 – TCU – Plenário.

Especialmente em razão de que as rodovias a serem licitadas, há mais de 2 (dois) anos, estão sem a cobrança do pedágio.

Respostas: Esclarece-se que o cadastro da rodovia foi realizado na fase de estruturação do projeto, no final de 2019, com complementações em trechos específicos realizado entre janeiro e março de 2020. Após a emissão do Acórdão TCU, o cadastro não foi realizado novamente. Porém, foram atualizadas todas as obras em andamento, a partir de dados disponibilizados pelo Governo do Estado do Paraná.

Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante à Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Ademais, a ANTT cumpriu as determinações e informou ao TCU seu posicionamento quanto às recomendações, cabendo ao próprio Tribunal avaliar o cumprimento do Acórdão.

Protocolo 50500.219744/2023-38

Recebido em 20 de julho de 2023 – 17:20:02

1. Edital - 1.3

O Item 1.3 do Edital estabelece a tarifa básica do pedágio máxima a ser considerada na proposta escrita em R\$ 0,11922/km. Essa tarifa levou em consideração os estudos de tráfego, que não foram atualizados para data contemporânea à publicação do edital.

PERGUNTA: Considerando que os estudos de tráfego que embasam o presente edital e contrato foram iniciados no ano de 2019 e finalizados no ano de 2021, indaga-se se o fato do poder concedente ter utilizado um estudo de tráfego desatualizado não interfere nos cálculos da tarifa básica de pedágio lançada no edital.

Respostas: Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante à Concessionária, sendo meramente referencial. Conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

Em relação ao impacto do estudo de tráfego sobre a tarifa-básica teto prevista no certame, esclarece-se que toda e qualquer variável utilizada no estudo, desde custo de insumos, operacionais, impostos etc., podem impactar esse valor. Entretanto, o impacto de possíveis desatualizações das variáveis são minorados diante do processo competitivo e concorrencial proporcionado pelo trâmite licitatório em tela, já que, conforme explicado acima, todos os interessados examinam individualmente essas variáveis de modo a precificá-la no lance do leilão, que tem como critérios a menor tarifa-básica.

Protocolo 50500.219733/2023-58

Recebido em 20 de julho de 2023 – 16:59:01

1. Contrato – 8.5.1

O item 8.5.1 da minuta do Contrato atrela as obras de manutenção de nível de serviço e o alcance do gatilho volumétrico ao volume de tráfego de determinado trecho homogêneo.

PERGUNTA: Considerando que os estudos de tráfego que embasam o presente edital e contrato foram iniciados no ano de 2019 e finalizados no ano de 2021, indaga-se se o fato do poder concedente ter utilizado um estudo de tráfego desatualizado não interfere nos cálculos de gatilho volumétrico, que, se atingidos, podem levar a realização de obras que provocam reequilíbrio no contrato.

Respostas: "Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante à Concessionária, sendo meramente referencial. Conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

Em relação ao impacto do estudo de tráfego sobre a tarifa-básica teto prevista no certame, esclarece-se que toda e qualquer variável utilizada no estudo, desde custo de insumos, operacionais, impostos etc., podem impactar esse valor. Entretanto, o impacto de possíveis desatualizações das variáveis são minorados diante do processo competitivo e concorrencial proporcionado pelo trâmite licitatório em tela, já que, conforme explicado acima, todos os interessados examinam individualmente essas variáveis de modo a precificá-la no lance do leilão, que tem como critérios a menor tarifa-básica."

Protocolo 50500.219698/2023-77

Recebido em 20 de julho de 2023 – 16:38:33

1. Anexo 14 - Edital

O "Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita" conforme o próprio nome já diz é o mecanismo pré-definido de mitigação de risco de Receita Tarifária, estabelecido no Edital nos termos do Anexo 14.

Estes recursos serão constituídos de transferências oriundas da Conta Centralizadora e da Conta de Aporte para as Contas da Concessão, nos termos previstos no Contrato, ou provenientes de outros contratos de concessão, conforme decisão do Poder Concedente, com utilização destinada a compensações decorrentes do acionamento do Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita dentre outras finalidades.

Em relação a alocação de Riscos, conforme Edital, a futura Concessionária é integral exclusivamente responsável pelos riscos relacionados à volume de tráfego em desacordo com as projeções da Concessionária ou do Poder Concedente, considerando o Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita. Impactos decorrentes da implantação de novas rotas ou caminhos alternativos terrestres concorrentes, livres ou não de pagamento de tarifa, serão absorvidos pelo Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita.

O Anexo 14 tem por objetivo disciplinar o "Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita" aplicável em toda a vigência do Contrato, especificamente na hipótese de a Receita Acumulada em determinado ano da Concessão ser inferior às bandas de Receita Mínima ou superior às bandas de Receita Máxima previstas no Anexo 14, sendo que a compensação será realizada no ano subsequente ao de apuração.

No Anexo 14 são apresentadas as informações detalhadas para a utilização do mecanismo.

Após esta breve síntese, seguem alguns questionamentos a ANTT em relação ao tema:

(1) Visto que o “Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita” utiliza como base a receita tarifária, não seria mais coerente utilizar para análise a quantidade de eixos equivalentes anuais acumulados para comparativo das bandas inferior e superior previstas em Contrato para verificar se há enquadramento para acionamento do Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita ao invés da receita tarifária?

(2) Como condição para a aplicação do Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita em favor da Concessionária, não seria mais prudente exigir que 100% (cem por cento) das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER estivessem concluídas até o momento da sua aferição ao invés dos 90% no Edital conforme estabelecidos no item 1.4 do anexo bem como 100% dos serviços de recuperação e manutenção do pavimento executados para o período pretendido?

(3) Não seria mais assertivo prever períodos mais curtos para estimativa de tráfego, a ser recalibrada periodicamente ao longo da concessão, como, por exemplo, em revisões quinquenais no caso de acionamento reiterado do mecanismo de mitigação do risco de receita, com fulcro no art. 2º, inciso II, da Lei 8.987/1995 e no art. 20, inciso II, alíneas a e b da Lei 10.233/2001?

(4) Houve já uma análise por parte da ANTT de excluir o Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita do futuro contrato, visto que como trata-se de um contrato de longa duração e realizar as revisões contratuais pela receita efetivamente realizada e revisar as projeções futuras, em função dos dados de tráfego a serem atualizados, incrementando-se também nesta análise as receitas oriundas das receitas acessórias?

Respostas: Entende-se que os questionamentos encaminhados não constituem pedidos de esclarecimentos quanto à interpretação a ser dada ao regramento contratual estabelecido, e sim propostas de aprimoramentos regulatórios ao contrato de concessão que se tornam intempestivas, considerando o Edital já publicado e as etapas prévias percorridas de participação e controle social.

Protocolo 50500.219691/2023-55

Recebido em 20 de julho de 2023 – 16:33:33

1. 16 da Minuta do Contrato (16.1)

Para ambas as partes a correta e justa Fiscalização, seguindo o regramento estabelecido em contrato, é de fundamental importância para o sucesso do futuro Programa de Concessão. Infelizmente não foi o que aconteceu no Programa de Concessão de Rodovias do Anel de Integração do Estado do Paraná, encerrado em novembro de 2021, no qual a Fiscalização da Concessão foi realizada pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná e, no decorrer do contrato, compartilhada com a Agência Reguladora do Paraná (AGEPAR) após sua criação.

Conforme é de conhecimento público, devido as falhas e omissão na Fiscalização durante os contratos, o qual foi alimentado por um esquema sistemático de propina pago a agentes públicos ao longo dos anos de modo a beneficiar as concessionárias, ocorreu uma descaracterização total do Programa Inicial previsto, inclusive por medidas governamentais do Governo do Paraná reduzindo a tarifa pela metade através de um aditivo unilateral, o que ocasionou a supressão e postergação de vários investimentos previstos bem como pagamentos indevidos às

Concessionárias por serviços não prestados. Por estes motivos foram geradas centenas de ações judiciais que correm até o presente momento e acordos de Leniência com o Ministério Público Federal no âmbito da Operação Lava Jato. Ao longo do contrato ocorreram vários degraus tarifários (indevidos) nas concessões que descaracterizaram os valores finais pagos pelos usuários em relação ao valor licitado. Consoante o exposto, solicitamos a ANTT os seguintes esclarecimentos referentes à Fiscalização do contrato:

(1) A Fiscalização do contrato poderá ser delegada ao DNIT através de Convênio?

(2) A Fiscalização do contrato poderá ser delegada ao Governo do Estado do Paraná, através de Convênio a ser celebrado com Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – SEIL, com interveniência do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná (Der/PR), AGEPAR, ou outro departamento estadual?

(3) Caso a Fiscalização seja delegada ao Estado do Paraná as verbas de Fiscalização serão repassadas pela União ao governo do Estado do Paraná em sua totalidade? Eventuais acréscimos ou reduções dos valores previstos serão geridos pelo Delegatário visto que é vedada a utilização da Verba de Fiscalização para qualquer tipo de compensação em reajustes ou revisões do Contrato?

Respostas: A fiscalização do contrato, no que tange tanto às rodovias federais quanto às estaduais (delegadas à União pelo período de concessão) será feita pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que possui a prerrogativa legal de fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados das rodovias federais concedidas, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas, bem como aplicando penalidades pelo seu descumprimento.

Protocolo 50500.219594/2023-62

Recebido em 20 de julho de 2023 – 15:54:47

1. 22.2.6 do Contrato

O Edital do Lote 1 foi modelado com reativação de praças de pedágio do contrato anterior e ainda aumentou a desproporcionalidade tarifária do trecho efetivamente utilizado visto o acréscimo de rodovias estaduais no programa onde não há prevista cobrança, ao contrário do previsto em lei. A Minuta do Contrato de Concessão, documento anexo ao Edital, estabelece conforme Item 22.2.6 que os riscos relacionados a implantação do sistema de arrecadação de Tarifa na modalidade “Free Flow” ou outro que venha a existir será de responsabilidade do Poder Concedente.

Questiona-se

1. O Edital lançado já não deveria estar compatibilizado de acordo com a Lei nº 14.157/2021 e especificamente com o artigo 26, §2º e já estar modelado com receita advinda da instalação de pontos de cobrança automática com passagem livre ao longo das rodovias, especialmente das rodovias estaduais no caso do Lote 01, visto que conforme dados do próprio edital 70% dos usuários já no ano de 2023 utilizam os dispositivos TAG para a passagem pelo sistema automático, de modo a se obter maior proporcionalidade tarifária com o trecho da via efetivamente utilizado pelo usuário?

(1) No caso da implantação do sistema de Livre Passagem o risco da arrecadação não deveria ser compartilhado visto que a operação para leitura dos TAGs, leitura de placas OCR, tratamento dos

eixos suspensos serão realizados pelos equipamentos e funcionários da Concessionária e a cobrança judicial dos não pagantes a cargo do Poder Concedente?

Respostas: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital. No entanto, esclarece-se que a Lei nº 14.157/2021 regulamenta esse tipo de cobrança tarifária, porém, não determina o uso do Sistema em todas as rodovias concedidas. A decisão acontece pelo Poder Público, no decorrer do desenvolvimento dos estudos, e leva em conta seus benefícios para os usuários e a maturidade da tecnologia e do ambiente normativo. Em relação à alocação ao Poder Concedente da eventual superveniência do sistema de fluxo livre prevista pelo Contrato, tem-se que os impactos positivos e negativos da sua implementação poderão gerar reequilíbrio, seja em favor do Poder Concedente ou da concessionária.

Protocolo 50500.219590/2023-84

Recebido em 20 de julho de 2023 – 15:49:56

1. 1.2 do Edital e anexo 2 da minuta do contrato

O município de Bandeirantes está na mesorregião do norte pioneiro e conta com mais de 31 mil habitantes, ultrapassando 35 mil moradores, contados os universitários dos Campus das Universidades UENP e da UNOPAR/Anhanguera.

O seu perímetro é cortado pelas rodovias estaduais PR 855 e 436 e pela BR 369. Existem 4 principais pontos de acesso ao perímetro urbano, através dos entroncamentos das rodovias mencionadas, todas passando pela rodovia do contorno que é a PR 855, que 77 vai do Trevo do Tombo, sentido Andirá, até o viaduto margeando o Santuário de São Miguel Arcanjo, sentido Londrina.

Bandeirantes é um município estratégico, com função de integração regional, cortado pela rodovia PR 855, ao sul, estão os municípios de Abatiá, Santa Amélia e Ribeirão do Pinhal; ao norte Itambaracá; e a poucos kms, a divisa com vários municípios do vizinho estado de São Paulo; ao leste com Andirá, Cambará e com diversas rodovias de São Paulo; e a oeste ligando para Santa Mariana, Cornélio Procópio, sentido Londrina, Maringá e Foz do Iguaçu; sendo que essa rota leste/oeste, é quase uma passagem obrigatória pelo perímetro de Bandeirantes.

Além do intenso fluxo com milhares de veículos diariamente, percorridos através da rodovia BR 369, temos entre as 4 principais entradas para o perímetro urbano através da PR 855 (rodovia do contorno) dois cruzamentos de riscos elevados de acidentes, inclusive com históricos de acidentes com vítimas fatais, sendo um no cruzamento que dá acesso ao cemitério municipal através da Avenida João da Silva Cravo e com grande gravidade, o cruzamento com a PR 436, aonde ao seu entorno está localizado a área do futuro Parque Industrial de Bandeirantes.

Fator preocupante do fluxo intenso no trecho citado, temos o incremento de milhares de fiéis que trafegam pela rodovia PR 855 que são frequentadores do Santuário de São Miguel Arcanjo, e em breve será inaugurado o resort Morro dos Anjos, incrementando sobremaneira o fluxo de veículos, além da futura implementação do parque Industrial.

É indispensável a construção de 2 viadutos na PR 855 (rodovia do contorno), especificamente no trevo com o cemitério e principalmente no trevo com a PR 436, situação que não foi prevista nos estudos da ANTT que antecederam o Edital de licitação e por conseguinte o próprio Edital, o que justifica o presente questionamento dos motivos de sua não previsão, bem como, sobre a possibilidade de possível inclusão, tendo em vista a solicitação dos usuários.

Respostas: Conforme disposto no PER, a concessionária deverá duplicar o trecho da PR-855 do km 0 ao 8,06, com prazos para 4º e 5º ano de concessão. Assim, os dois viadutos citados deverão ser executados. O primeiro será uma trombeta no km 5,15 (trevo do cemitério) com previsão para o 4º ano e o segundo será um diamante no km 2,90 (trevo com a PR-436) com previsão para o 5º ano.

Cabe ressaltar que os estudos de viabilidade do projeto foram elaborados com base em premissas de demanda, dados de tráfego e soluções de engenharia aplicados em parâmetros de viabilidade econômico-financeira. Assim, o contrato de concessão reflete o escopo necessário identificado para atender a demanda na área da concessão.

Protocolo 50500.219581/2023-93

Recebido em 20 de julho de 2023 – 15:44:01

1. Produto 1 - Estudo de Tráfego Modelo Econômico-financeiro (MEF)

A receita da concessão quase em sua totalidade será obtida da cobrança tarifária nas praças de pedágio, com um pequeno acréscimo das receitas extraordinárias (acessórias).

A receita tarifária da Concessão é proporcional ao tráfego que irá passar nas praças de pedágio ao longo dos anos e em função dos degraus tarifários quando das obras de duplicação.

Para a modelagem do programa, os dados de tráfego utilizados foram extraídos do Produto 1 - Estudo de Tráfego, trabalho elaborado pela empresa Engimind Consultores, o qual é apresentado nos seguintes Tomos:

☒ Tomo I - Enquadramento Global do Estudo de Tráfego

☒ Tomo II - Resultados do Estudo de Tráfego

Em seu relatório a consultora destaca na Introdução do Estudo:

“A Engimind Consultores preparou este documento utilizando práticas e procedimentos profissionais, utilizando a informação disponível no momento de seu desenvolvimento, e desta forma qualquer nova informação pode alterar a validade dos resultados e das conclusões apresentadas.” (grifo nosso)

Importante destacar que as contagens de tráfego realizadas pela consultora na elaboração do estudo foram coletadas em campo no período de outubro de 2019 a janeiro de 2020.

Já em relação aos dados das Praças de Pedágio existentes foram utilizados pela Consultora os dados coletados entre os anos de 2004 e 2019 (pré-pandemia).

Os valores extraídos do Estudo de Tráfego foram utilizados, sem nenhum tratamento ou compatibilização, no Modelo Econômico-Financeiro (MEF).

Taxas de crescimento de tráfego arrojadas poderão gerar desequilíbrios e permitir a reposição dos valores a concessionária pelo Poder Concedente, visto ao controverso Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita. Dessa forma, solicitamos da ANTT os seguintes esclarecimentos, em relação as taxas de crescimento anuais apresentadas no Estudo de Tráfego e no cálculo do Modelo Econômico-Financeiro (MEF):

1) Está correta a previsão de acréscimo do tráfego de 8,09%, 5,99% e 5,05%, para os veículos leves, respectivamente nos anos de 2028, 2029 e 2033, na praça de Pedágio de Sengés (S13)?

2) Está correta a previsão de redução de tráfego de 51,59% do tráfego de veículos leves no ano de 2026 na Praça de Pedágio de Jacarezinho (S35)?

3) Está correta a previsão de acréscimo do tráfego de 8,03%, para os veículos leves, no ano de 2028, na praça de Pedágio de Carambeí (S41)?

- 4) Está correta a previsão de acréscimo do tráfego de 8,30%, 5,41% e 5,16%, para os veículos leves, respectivamente nos anos de 2029, 2030 e 2032, na praça de Pedágio de Jaguariaíva (S42)?
- 5) Está correta a previsão de acréscimo do tráfego de 6,46%, 9,05% e 5,02%, para os veículos leves, respectivamente nos anos de 2029, 2030 e 2032, na praça de Pedágio de Quatiguá (S45)?
- 6) Está correta a previsão de redução do tráfego de 49,23%, para os caminhões de 2 e 3 eixos, no ano de 2026, e de depois um acréscimo de 40,98% no ano de 2029, na praça de Jacarezinho (S35)?
- 7) Está correta a previsão de acréscimo do tráfego de 5,16% e 5,30%, para os caminhões de 2 e 3 eixos, respectivamente nos anos de 2028 e 2029, na praça de Pedágio de Carambeí (S41)?
- 8) Está correta a previsão de acréscimo do tráfego de 6,11%, para os caminhões de 2 e 3 eixos, no ano de 2028, na praça de Pedágio de Jaguariaíva (S42)?
- 9) Está correta a previsão de acréscimo do tráfego de 7,29%, para os caminhões de 2 e 3 eixos, no ano de 2028, na praça de Pedágio de Quatiguá (S45)?
- 10) Está correta a previsão de redução do tráfego de 49,23%, para os caminhões de 4 e mais eixos, no ano de 2026, e de depois um acréscimo de 69,40% no ano de 2029, na praça de Jacarezinho (S35)?
- 11) Está correta a previsão de acréscimo do tráfego de 5,93% e 6,64%, para os caminhões de 4 e mais eixos, respectivamente nos anos de 2028 e 2029, na praça de Pedágio de Carambeí (S41)?
- 12) Está correta a previsão de acréscimo do tráfego de 5,30%, para os caminhões de 4 e mais eixos, no ano de 2030, na praça de Pedágio de Jaguariaíva (S42)?
- 13) Visto análise realizada no relatório da Consultora, a utilização de taxas de crescimento acima de 2,0% anuais não seria muito otimista e poderia gerar um grande risco ao Estado de ter que repor os valores à Concessionária (via aporte ou de grau tarifário) devido ao Mecanismo do Risco de Receita?

Respostas: Inicialmente, esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referenciais. Conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Todavia, em atenção ao pedido de esclarecimento, no que tange aos estudos de tráfego, estes foram atualizados, de forma a terem em consideração as alterações que foram sendo incorporadas ao longo do projeto e também dados que foram ficando disponíveis.

As atualizações realizadas abrangem, entre outros pontos, a consideração dos dados de tráfego das praças de pedágio até ao final das respectivas concessões e a atualização das projeções macroeconômica. É de destacar que o modelo de projeção apresenta taxas de crescimento de tráfego alinhadas e tendencialmente inferiores às calculadas em outros estudos recentes de concessões rodoviárias no Brasil, tal como apresentado no capítulo 5.10 do Tomo 1 do estudo de tráfego. Desta forma, as taxas de crescimento anuais (inferiores a 2,5%) são consideradas realistas e adequadas para embasar o cálculo de receita tarifária.

A estimativas de tráfego foram calculadas com base no modelo de simulação que considera as condições de circulação de cada trecho viário em cada um dos anos de simulação. A alteração da configuração da rede (início de cobrança ou alteração do valor de pedágio, ampliação, aumento de velocidade, etc.) da própria via ou de vias alternativas provoca alteração da escolha de caminhos e, por consequência, variações não tendenciais nos volumes de tráfego em anos sequenciais.

As variações não tendenciais foram verificadas e comprovadas no modelo de simulação e são resultado das sucessivas intervenções que vão sendo implementadas na rede viária e alinhadas com o plano de investimentos.

Protocolo 50500.219473/2023-11

Recebido em 20 de julho de 2023 – 14:44:47

1. PER Anexo A – Lote 02 – “Item 2 - Descrição Do Sistema Rodoviário”

Dois segmentos rodoviários que cruzam a cidade histórica de Morretes não foram contemplados no Edital.

Um deles, está localizado na rodovia PR-408 entre os km 9,73 ao 11,24, com extensão de 1,51 km, segmento que serve de ligação à cidade de Antonina, e além do tráfego de veículo leves é composto de veículos comerciais que operam através do Porto de Antonina.

O outro segmento, de característica mais urbana, está localizado na rodovia PR-411 entre os km 0 ao 1,070, com extensão de 1,07 km e contempla, além do tráfego local, o tráfego que vem de Curitiba e utiliza a rodovia da Graciosa como via de acesso.

Um fato preocupante é que no programa de investimentos as rodovias PR-408, PR-411 e PR-804 não foram contempladas com nenhum investimento. Também é importante salientar a movimentação de tráfego pela rodovia da Graciosa, que é um caminho alternativo à BR-277 e não é tarifado. Isto posto seguem alguns questionamentos:

PERGUNTA: Quem irá realizar os serviços de conservação e manutenção na rodovia PR408 entre os km 9,73 ao 11,24?

Respostas: Os trechos citados não fazem parte do Sistema Rodoviário que será concedido por meio deste edital. Dessa forma, não caberá à concessionária a responsabilidade de realizar obras ou serviços de manutenção no trecho citado.

2. PER

PERGUNTA: Quem irá realizar os serviços de conservação e manutenção na rodovia PR411 entre os km 0,00 ao 1,07?

Respostas: Os trechos citados não fazem parte do Sistema Rodoviário que será concedido por meio deste edital. Dessa forma, não caberá à concessionária a responsabilidade de realizar obras ou serviços de manutenção no trecho citado.

3. PER

PERGUNTA: Caso o usuário ou o trecho necessite de serviços operacionais previstos no Edital, nos segmentos na rodovia PR-408 entre os km 9,73 ao 11,24 e na PR-411 entre os km 0,00 ao 1,07, como guincho, atendimento a acidentes, retirada de objetos da pista, inspeção de tráfego, serviço de socorro médico etc., os usuários ficarão descobertos e a futura Concessionária sem obrigação de realizar tais atendimentos?

Respostas: Os trechos mencionados não fazem parte do Sistema Rodoviário Estadual do DER/PR, logo a concessionária não será responsável pelos serviços operacionais nesses segmentos.

4. PER

PERGUNTA: Tratando-se Morretes de uma cidade turística não houve nenhum estudo por parte da ANTT junto ao Governo do Estado do Paraná para a implantação de um contorno da cidade e/ou outra obra de melhoria no local como ciclovia, calçadas, obras de drenagem urbana, travessia de pedestres etc.?

Respostas: Entende-se que os questionamentos encaminhados não constituem pedidos de esclarecimentos quanto à interpretação a ser dada ao regramento contratual estabelecido, e sim propostas de aprimoramentos regulatórios ao contrato de concessão que se tornam intempestivas, considerando o Edital já publicado e as etapas prévias percorridas de participação e controle social. Todavia, informa-se que O tráfego nas rodovias PR-408 e PR-411 não é elevado, sendo essencialmente turístico, com destino a cidade de Morretes, e com características sazonais (finais de semana e feriados).

Sendo assim, entende-se não haver motivações técnicas para implantação de um contorno no local, visto que, além de baixo, parte expressiva do tráfego visa acessar a cidade em si.

Não foram previstas outras melhorias, como ciclovias e calçadas, devido a condição de que os segmentos urbanos não estão incluídos na concessão, visto que não fazem parte do SRE do DER/PR.

5. MEF

PERGUNTA: Não seria racional, buscando a equidade e justiça tarifária, a implantação de cobrança de veículos que trafegam pelas rodovias PR-408 e PR-411, de modo que os usuários que utilizam estes trechos paguem pelo trecho percorrido e desonerem a Praça de Pedágio da BR-277 localizada no km 60,250 em São José dos Pinhais?

Respostas: Entende-se que os questionamentos encaminhados não constituem pedidos de esclarecimentos quanto à interpretação a ser dada ao regramento contratual estabelecido, e sim propostas de aprimoramentos regulatórios ao contrato de concessão que se tornam intempestivas, considerando o Edital já publicado e as etapas prévias percorridas de participação e controle social.

Protocolo 50500.219458/2023-72

Recebido em 20 de julho de 2023 – 14:39:22

1. Cláusula 43.4.2 do Contrato

Conforme o Convênio de Delegação firmado entre a União e o Estado no item 3.1, as concessões serão procedidas de acordo com a Lei 8987/95. Pelo Edital, o critério de julgamento da melhor proposta econômica será o de menor valor da tarifa de pedágio, nos termos do art. 15, inciso I, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, pelo art. 34-A, § 2º, IV, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Segundo a minuta do contrato, cláusula 43.4.1, “O Contrato será regido e interpretado de acordo com as leis da República Federativa do Brasil.” E a cláusula 43.4.2 estabelece que “A Concessão será regida pela Lei nº 10.233, de 2001, e, no que couber, pela Lei nº 8.987, de 1995, sem prejuízo de outras normas aplicáveis. A fim de evitar qualquer interpretação equivocada, solicitamos informação sobre a redação equivocada da cláusula 43.4.2, já que não se trata de uma mera licitação, mas sim, uma

Concessão, cuja regência é a Lei nº 8988/1995, conforme estabelece o convênio e o edital e não contrariamente, conforme disposto.

Respostas: Conforme disposto no Edital, o presente certame licitatório será regido pela Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995; Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, regulamentada pelo Decreto nº 2.594, de 15 de maio de 1998; Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016; Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017; Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997, e; subsidiariamente, pela Lei 14.133, de 1º de abril de 2021, e demais normas vigentes sobre a matéria. Por sua vez, o item 43.4.1 do contrato reproduz os dispositivos do Edital quando faz referência à Lei 10.233/2001 e à Lei 8.987/1995. Assim, verifica-se que o regramento legal referido na subcláusula 43.4.2 está correto e em consonância com os demais documentos jurídicos do projeto.

Protocolo 50500.219427/2023-11

Recebido em 20 de julho de 2023 – 14:18:51

1. Item 3.4 do MEF – aba “MEF Transf.”

Se há necessidade de se constar cláusula contratual no sentido de que, a verba de OPEX só deve aumentar com a efetiva duplicação das pistas, e não somente pelo simples fato de constar a obra de duplicação em determinado ano no PER, a fim de que não haja locupletamento indevido por parte da concessionária.

Respostas: O contrato já possui cláusula que estabelece que a reclassificação tarifária, na hipótese da entrega das obras de duplicação de determinado Trecho Homogêneo ou grupo de Trechos Homogêneos, só ocorrerá após a entrega ter sido aceita pela ANTT e aberta ao tráfego (Cláusula 19.3.2).

Protocolo 50500.219451/2023-51

Recebido em 20 de julho de 2023 – 14:33:52

1. Item 12.1.1 Minuta do Contrato - Hedge

O item 12.1.1 da minuta do Contrato prevê que 3% da receita bruta ao longo de todo prazo da concessão será destinado para a Conta de Retenção, para eventual utilização como Mecanismo de Proteção Cambial. No entanto, nessa situação, há uma cobrança prévia adicionada às tarifas, onerando diretamente os usuários. Entende-se que a proteção cambial não é injusta, mas ela deve atender à Concessão. Visando não onerar, desde o princípio, o usuário, e como forma de distribuir os riscos quando eles ocorram – variação cambial – sugere-se a criação de uma Rubrica na estrutura das Revisões Tarifárias, para considerar as flutuações cambiais favoráveis ou negativas que impactam a Concessão, excluindo qualquer cobrança prévia adicional às tarifas. O caminho de equilíbrio mais justo é através de procedimentos nas Revisões Tarifárias. Como exemplo de injustiça façamos uma analogia com os pedágios paranaenses cujo termo final se deu em 2021, em que se cobraram nas tarifas por obras a realizar, as quais não foram concretizadas, onde usuários – especialmente grandes empresas – estão agora ingressando na justiça, para obter a devolução de valores pagos. Este tipo de fato poderá se repetir, quando se antecipa a cobrança incorporando valores aos pedágios, além de aumentar os valores das tarifas e de gerar um impacto

político negativo e desnecessário. Questiona-se sobre a possibilidade de alteração desse sistema, tendo em vista a fundamentação acima exposta.

Respostas: A retenção de percentuais da receita tarifária não onera ou majora o valor da tarifa. A retenção de percentuais tem a finalidade específica de garantir o montante de recursos vinculados para o projeto, visando à sua sustentabilidade econômico-financeira. Ainda, compete à concessionária definir se irá ou não acionar o mecanismo de proteção cambial, sendo certo que o não acionamento enseja que os recursos sejam destinados à conta de ajuste. Tais mecanismos garantem liquidez para a neutralização de riscos e de eventual desequilíbrio econômico-financeiro, incentivando a competitividade das propostas apresentadas no âmbito da licitação. Ainda, caso os recursos não sejam utilizados em situações de contingência previstas no contrato, serão revertidos diretamente para a modicidade tarifária.

Protocolo 50500.219432/2023-24

Recebido em 20 de julho de 2023 – 14:22:06

- 1. 1.4.1 do Contrato “Todos os valores expressos neste Contrato estão referenciados a preços de outubro de 2021, devendo ser atualizados pelo IRT ao longo da execução contratual, exceto quando expressamente indicado.”**

Pede para se esclarecer o motivo pelo qual os valores expressos no contrato não foram atualizados para uma data mais próxima da publicação do edital, por exemplo, dois meses antes da publicação do edital. (abril/2023).

Respostas: Esclarece-se que o Edital e a minuta de Contrato dispõem, em diversas cláusulas, sobre as formas de atualização dos valores. Ademais, a data-base do contrato guarda relação com os Estudos de Viabilidade realizados para o projeto.

Protocolo 50500.219128/2023-87

Recebido em 20 de julho de 2023 – 12:01:22

- 1. 1.1. (xxxviii) – Trabalhos Iniciais – contrato 3.1 FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO – PER II**

O Tribunal de Contas da União, através do acórdão nº 2379/2022, recomendou rever o mecanismo de incentivo ao cumprimento contratual relacionado com os trabalhos iniciais, prevendo que a tarifa básica de pedágio seja incrementada após o atingimento dos parâmetros de desempenho, ao invés de haver retenção após os 12 meses iniciais, no caso de não execução daqueles. Solicita-se esclarecimento sobre esse ponto não observado.

Respostas: Não há previsão de retenção tarifária após os 12 meses iniciais no caso de não execução dos requisitos previstos na subcláusula 19.2.1.

Protocolo 50500.219116/2023-52

Recebido em 20 de julho de 2023 – 11:57:30

1. 9.1 do contrato

O Tribunal de Contas da União, através do acórdão nº 2379/2022, recomendou a adoção das ações pertinentes para assegurar, em conjunto com o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), que a regulamentação necessária à efetiva aplicação da cláusula 9.1 do contrato estivesse integralmente disponível antes da licitação, em nome da segurança jurídica; e ao regulamentar o tema, previsse: - mecanismos e critérios para assegurar a isenção e imparcialidade do Verificador Acreditado, bem como os requisitos a configurar o rigor técnico das aferições; - estratégias de acompanhamento e verificação das informações e análises produzidas por terceiros, por parte da ANTT. Tendo em conta que não consta informação sobre essa recomendação, solicita-se que seja esclarecido tal questão, para garantir a segurança jurídica.

Respostas: A figura do Verificador foi regulamentada pela Resolução ANTT nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022, que dispõe, entre outros temas, sobre a forma de contratação, escopo de atuação e vedações aplicáveis. Desta feita, a recomendação do TCU foi atendida.

Protocolo 50500.219110/2023-85

Recebido em 20 de julho de 2023 – 11:55:12

1. Cláusula 11 - contrato Subcláusula 11.6.1, relativa às garantias de execução do contrato

O TCU, através do Acórdão nº 2379/2022, recomendou que a regulamentação dos valores e procedimentos para apurar responsabilidades feito pela ANTT fosse realizado anteriormente ao Edital e à realização do certame, o que não foi cumprido. Dessa forma, em nome da segurança jurídica, questiona-se sobre a referida regulamentação.

Respostas: O Acórdão nº 2379/2022 do TCU determinou à ANTT que: "a.3) inclua na minuta contratual, no item 11.6, a previsão de que a execução da garantia contratual possa ser realizada no caso de a Concessionária não realizar as obrigações de investimentos previstas no PER ou as intervenções necessárias ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho, dos Parâmetros Técnicos, ou executá-las em desconformidade com o estabelecido, em consonância com inciso V, art. 23 c/c inciso XV, art. 18, ambos da Lei 8.987/95 (Garantia de execução do contrato)". Nesse sentido, a recomendação já foi acatada, conforme se pode observar na redação da subcláusula 11.6.1 da minuta de Contrato. Ademais, não se vislumbra, dentre as recomendações, nenhuma menção à "regulamentação dos valores e procedimentos para apurar responsabilidades feito pela ANTT fosse realizado do certame". Desta feita, entende-se que não há qualquer descumprimento, por parte da ANTT, aos comandos do referido Acórdão. Por fim, esclarece-se que o cumprimento das determinações será atestado por parte do próprio TCU, por meio de auditorias de monitoramento.

Protocolo 50500.218948/2023-51

Recebido em 20 de julho de 2023 – 11:32:58

1. Modelagem econômico-financeira – Item 3 – Capex detalhado

Esclarecer se na somatória do Capex referente aos trabalhos iniciais constantes da Modelagem econômico-financeira leva em consideração as avarias/depreciações em bens da concessão

ocorridas desde 28 de novembro de 2021, data em que se findou a concessão das rodovias paranaenses à iniciativa privada.

Respostas: Esclarece-se que houve levantamentos de bens existentes para os estudos e composição de valores, de modo que a modelagem considera adequadamente todos os investimentos e custos operacionais necessários para sua operação. No entanto, ressalta-se que, conforme a cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

Protocolo 50500.219156/2023-02

Recebido em 20 de julho de 2023 – 12:12:33

1. 19.3.5 do contrato

O Tribunal de Contas da União, através do acórdão nº 2379/2022, recomendou revisar os mecanismos de incentivo à execução das obras de duplicação, com vistas a conferir maior grau de equalização aos incentivos financeiros associados à aplicação da reclassificação tarifária para as obras de duplicação relacionadas a diferentes praças de pedágio. Tendo em vista a não observância de tal recomendação, questiona-se quanto ao desincentivo apontado pelo TCU, posto que a exigência das obras de melhorias para a reclassificação tarifária só ocorre caso haja impossibilidade de conclusão integral das obras de duplicação em determinado trecho homogêneo.

Respostas: Esclarece-se que a ANTT cumpriu as determinações e informou ao TCU seu posicionamento quanto às recomendações, cabendo ao próprio Tribunal avaliar o cumprimento do Acórdão. Esclarece-se que as recomendações do TCU não possuem caráter vinculativo.

Protocolo 50500.219167/2023-84

Recebido em 20 de julho de 2023 – 12:14:41

1. Edital item 8.1

O instrumento convocatório da licitação prevê que a Proposta Econômica Escrita deverá considerar os Aportes e obrigações (item 8.1).

Pela modelagem relativa à disputa licitatória, a “Adjudicatária deverá considerar, na elaboração da sua Proposta Econômica Escrita, a obrigação de depositar, a título de Recursos Vinculados adicionais na Conta de Aporte, os valores dispostos na tabela abaixo para cada 1% (um por cento) de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio apresentado em seu Lance, como condição para a assinatura do Contrato” (item 8.2).

O modelo eleito para a disputa licitatória implica, por evidente, que quanto maior o desconto ofertado para o valor da tarifa de pedágio, maior será o valor de aporte exigido.

Esta modelagem, à toda vista, restringe a legítima competição entre os potenciais interessados na concessão, e pode restringir a potencialidade de obtenção de valores menores de tarifa de

pedágio, o que é de interesse substancial da sociedade paranaense – a menor tarifa de pedágio possível. Este modelo estabelecido no edital padece de vício de legalidade e de vício de constitucionalidade, uma vez que não contribui para garantir a modicidade das tarifas.

Desta feita, o modelo viola a norma contida no art. 175, IV da Constituição, que determina ao Poder Concedente a obrigação de manter serviço adequado quando das concessões de serviços públicos.

Viola também a norma contida no art. 6º da Lei nº 8987/95, que prevê o dever jurídico de manter o serviço adequado (aquele que assegura a modicidade das tarifas).

Por fim, o modelo, ao servir de inibidor de descontos ao valor da tarifa de pedágio acaba por violar o princípio da livre concorrência, previsto no art. 170, IV da Constituição, em detrimento também, da modicidade das tarifas. Neste contexto jurídico, pergunta-se:

1. Quais as justificativas técnica, econômico-financeira e jurídica para a adoção do modelo de disputa que vincula os percentuais de desconto ao valor de tarifa de pedágio à obrigação de depósito de recursos vinculados em conta de aporte?
2. Por que a escolha de um modelo de disputa licitatória que impede a obtenção de tarifas módicas, como determinam a Constituição e a Lei?
3. Por que a escolha de um modelo que não atende os interesses legítimos dos usuários das rodovias?
4. Por que a escolha de um modelo que viola os princípios da modicidade das tarifas e da livre concorrência?

Respostas: A adoção do modelo de menor tarifa associado a curva de aporte tem o objetivo de preservar a saúde econômico-financeira do contrato de concessão, haja vista a experiência ocorrida com os contratos leiloados com a menor tarifa de pedágio no passado.

Por essa razão, o novo modelo veio para permitir o deságio que possibilite a modicidade tarifária, preservando a arrecadação (saúde financeira da concessão), de forma que o concessionário possa executar as obras e os serviços previstos de forma adequada. Ainda, de acordo com o Art. 6º da Lei nº 8.987/1995, toda concessão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

É importante destacar que o novo modelo não impede que os interessados ofereçam maiores deságios. Entretanto, a partir de 18% de desconto, há o aporte de recursos vinculados ao sistema de contas da concessão, que poderão ser utilizados na forma definida na cláusula 12 da minuta de contrato. Destaca-se que estes recursos permanecem no projeto e podem ser revertidos em benefícios aos usuários do sistema rodoviário concedido.

Protocolo 50500.219174/2023-86

Recebido em 20 de julho de 2023 – 12:16:34

5. Preâmbulo do Edital

O instrumento convocatório prevê, expressamente, que a licitação e desestatização será regida pelas regras nele contidas, e pelas Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995; Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, regulamentada pelo Decreto nº 2.594, de 15 de maio de 1998; Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016; Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017; Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997.

Há previsão de que a Lei 14.133, de 1º de abril de 2021 se aplica apenas subsidiariamente.

A Lei nº 8987/95 estabelece que “nos casos de concessão de serviços públicos precedida da execução de obra pública, os dados relativos à obra, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização, bem assim as garantias exigidas para essa parte específica do contrato, adequadas a cada caso e limitadas ao valor da obra” (art. 17, XV); e que “os contratos relativos à concessão de serviço público precedido da execução de obra pública deverão, adicionalmente, exigir garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão” (art. 23, II).

As regras sobre garantia contratual estão devidas e suficientemente previstas na Lei nº 8987/95, não havendo que se cogitar de aplicação subsidiária da Lei nº 14.133/21.

A Lei nº 8987/95, ao reverso do disposto na Lei nº 14.133/21, não estabelece que a escolha da modalidade de garantia é uma prerrogativa do contratado. Logo, a Administração Pública poderia eleger a forma de garantia de execução contratual que melhor atenda o interesse público.

Contudo, a minuta de contrato confere ao concessionário a prerrogativa de escolher a modalidade de garantia de execução contratual, e fixa o seu valor. Há, assim, grande probabilidade de que seja escolhida pelos licitantes, a modalidade de seguro garantia, que, sabe-se, implica grandes riscos e de fato não é a forma mais adequada de garantia contratual.

Em face do exposto, e com fundamento no regime jurídico da Lei nº 8987/95, pergunta-se:

1. Qual a justificativa técnica e jurídica para que a Administração não exerça sua prerrogativa legal de eleger e exigir a modalidade de garantia de execução contratual?
2. A Lei nº 8987/95 não prevê valor máximo para garantia. Qual a justificativa técnica e econômico-financeira para os valores de garantia contratual previstos no item 11.1 da minuta do contrato?
3. Foi realizada uma análise comparativa dos riscos de cobertura, para a concedente e para a execução do contrato de concessão, envolvidos em cada uma das modalidades de garantia contratual apontadas na minuta do contrato?
4. Tendo em vista as evidentes vantagens em relação à efetividade, e eficiência e eficácia, qual a justificativa para que não seja exigida a garantia contratual exclusivamente na modalidade de caução em títulos da dívida pública, e no valor correspondente ao valor integral das obras que são objeto do contrato, como autoriza a Lei nº 8987/95?

Respostas: A nova Lei de Licitações e Contratos vem para substituir a Lei nº 8.666/1993, revogando-a totalmente a partir de dezembro de 2023, passando, com isso, a constar no rol das legislações aplicáveis a este certame. Sua aplicação subsidiária se deve à norma expressa contida no art. 186 da Lei 14.133/21.

Nesse mesmo sentido segue o Contrato, uma vez que a Lei nº 8.987/95 nos artigos referenciados (Art. 18, XV e Art. 23, Parag. Único, I) apenas estabelece que o Edital de licitação será elaborado pelo Poder Concedente, observando as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos, ou seja, a Lei nº 8.666/93, e atualmente a Lei nº 14.133/21, que estabelecem expressamente o mesmo que foi transcrito no contrato, ou seja, a faculdade de o contratado optar por uma das modalidades de garantia da própria lei, sendo elas: caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública emitidos sob a forma escritural, seguro-garantia e fiança bancária (Art. 18; Art. 40, § 1º, III; Art.52, § 3º; Art. 92, XII; e Art. 96)

Protocolo 50500.219183/2023-77

Recebido em 20 de julho de 2023 – 12:18:40

1. 1.1.1 (xiii)

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 1.1.1 (xiii)? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 5.860, de 3 de dezembro de 2019, que estabelece a metodologia para cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos vinculados a bens reversíveis não depreciados ou amortizados em caso de extinção antecipada de concessões rodoviárias federais. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

2. 1.1.1 (xiii)

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 1.1.1 (xiii)? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: A redação da subcláusula 1.1.1 (xlii) não faz referência a nenhuma regulamentação específica da ANTT, leia-se: (xlii) Fase de Convivência A: período em que a SPE acompanhará a operação da parte do Sistema Rodoviário administrado pelo Poder Concedente ou pela Operadora Anterior, nos trechos descritos no PER, e implementará o Plano de Transição Operacional, conforme previsto no Anexo 7. Para sanar eventuais dúvidas acerca do tema, indica-se ainda a Resolução nº 5.926, de 02 de fevereiro de 2021, que estabelece diretrizes para encerramento, relicitação e extensão dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

3. 3.3.5 (ii)

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 3.5 (ii)? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 5.926, de 02 de fevereiro de 2021, que estabelece diretrizes para encerramento, relicitação e extensão dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

4. 6.3.2

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 6.3.2? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O programa de realocação de ocupações é regulamentado pela ANTT por meio da Resolução nº 6.000 de 1º de dezembro de 2022, que aprova a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

5. 6.4.3 (ii)

Qual é a regulamentação específica da ANTT no tocante ao item 6.4.5, relativamente à Compartilhamento de Risco de Desapropriações e Desocupações. Esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: A cláusula 6.4.5 não existe no contrato publicado no site oficial da ANTT. Contudo, para fins de esclarecimento, não há uma regulamentação específica acerca das Desapropriações e Desocupações. No entanto, há disposições sobre o tema na Resolução nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022, que aprova a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

6. 7.2

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 7.2? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado pela ANTT por meio da Resolução nº 6.000 de 1º de dezembro de 2022, que aprova a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato,

exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

7. 7.2.5

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 7.2.5? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado pela ANTT por meio da Resolução nº 6.000 de 1º de dezembro de 2022, que aprova a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

8. 8.1.10 (iii)

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 8.1.10 (iii)? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que estabelece os procedimentos a serem observados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

9. 8.1.11 (i)

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 8.1.11 (i)? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que estabelece os procedimentos a serem observados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias; e a Resolução nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022, que Aprova a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT,

prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

10. 8.2.2

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 8.2.2? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013, que regulamenta as infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida; e da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

11. 8.3.4

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 8.3.4? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013, que regulamenta as infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida; e da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

12. 8.4.4 (ii)

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 8.4.4 (ii)? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013, que regulamenta as infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida; e da Resolução nº 5.083, de 27 de

abril de 2016, disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

13. 8.5.4

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 8.5.4? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que estabelece os procedimentos a serem observados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

14. 8.6.3

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 8.6.3? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que estabelece os procedimentos a serem observados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

15. 9.1.1

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 9.1.1? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 6.000 de 1º de dezembro de 2022, que aprova a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob

competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

16. 9.7

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 9.7? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 6.000 de 1º de dezembro de 2022, que aprova a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

17. 9.7.3

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 9.7.3? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 6.000 de 1º de dezembro de 2022, que aprova a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

18. 11.5.2

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 11.5.2? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 2.555 de 14 de fevereiro de 2008, que regulamenta a obrigação de prestar garantias de execução contratual no âmbito das concessões rodoviárias federais reguladas pela ANTT. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o

Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

19. 11.6

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 11.6? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 2.555 de 14 de fevereiro de 2008, que regulamenta a obrigação de prestar garantias de execução contratual no âmbito das concessões rodoviárias federais reguladas pela ANTT. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

20. 14.1 (v)

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 14.1 (v)? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 5.938, de 4 de maio de 2021, que regulamenta, nos termos do parágrafo único do artigo 30, da Lei nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, a criação e o funcionamento das Comissões Tripartites no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, compostas por representantes da ANTT, dos usuários e das empresas delegatárias, na fiscalização periódica, mediante acompanhamento, dos serviços regulados pela Agência. Também a Portaria nº 90, de 9 de março de 2022, que disciplina o funcionamento das comissões tripartites de rodovia concedida no âmbito dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres, nos termos da Resolução nº 5.938, de 4 de maio de 2021. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

21. 15.1.3 (vi)

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 15.1.3 (vi)? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução 5.860, de 3 de dezembro de 2019, que estabelece a metodologia para cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos vinculados a bens reversíveis não depreciados ou amortizados em caso de extinção antecipada de concessões rodoviárias federais. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na

subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

22. 15.1.4

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 15.1.4? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 2.495, de 13 de dezembro de 2007, que determina que as concessionárias do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal e as concessionárias do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros ou exploração da infraestrutura ferroviária prestem informações trimestrais e anuais, e dá outras providências. Acrescenta-se a Resolução nº 5.808, de 25 de abril de 2007 que altera a resolução citada anteriormente. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

23. 15.1.5

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 15.1.5? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 2.495, de 13 de dezembro de 2007, que determina que as concessionárias do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal e as concessionárias do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros ou exploração da infraestrutura ferroviária prestem informações trimestrais e anuais, e dá outras providências. Acrescenta-se a Resolução nº 5.808, de 25 de abril de 2007 que altera a resolução citada anteriormente. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

24. 16.9

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 16.9? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, que aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações e nos contratos de concessão. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e

controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

25. 17.1

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 17.1? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução ANTT nº 483, de 24 de março de 2004, alterada pela Resolução ANTT nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, que dispõe sobre a aplicação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT, e pela Portaria SUROD nº 68, de 6 de março de 2019, que estabelece os procedimentos a serem observados pelas concessionárias de rodovias federais e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para a fiscalização e o acompanhamento dos projetos desenvolvidos com a verba de RDT. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

26. 19.3.7

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 19.2.7? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: A referida subcláusula não faz referência a nenhuma regulamentação específica.

27. 19.4.1

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 19.3.1? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: A referida subcláusula não faz referência a nenhuma regulamentação específica.

28. 19.7.1

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 19.6.1? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: A referida subcláusula não faz referência a nenhuma regulamentação específica.

29. 19.7.4

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 19.6.4? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: A referida subcláusula não faz referência a nenhuma regulamentação específica.

30. 19.7.1

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 19.7.1? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 675 de 04 de agosto de 2004, que dispõe sobre as revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos das concessões rodoviárias federais. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

31. 19.8.1

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 19.8.1? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 5.859, de 3 de dezembro de 2019, que dispõe sobre o procedimento de inclusão, exclusão, alteração e reprogramação de obras e serviços previstos no Programa de Exploração da Rodovia, no âmbito das revisões quinquenais das concessões de rodovias federais reguladas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, e dá outras providências. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

32. 20.1

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 20.1? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 2.552, de 14 de fevereiro de 2008, que dispõe sobre a captação de receitas extraordinárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT; e a Resolução nº 3.346, de 16 de dezembro de 2009, que altera a Resolução nº 2.552, de 14 de fevereiro de 2008, que dispõe sobre a captação de receitas extraordinárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

33. 21.7.2

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 21.7.2? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulado por meio da Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013, que regulamenta as infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida; e da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

34. 22.1.33

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 22.1.33? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulado por meio da Resolução nº 5.950/2021 de 20 de julho de 2021, que aprova o Regulamento das Concessões Rodoviárias. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

35. 23.4.2 (ii)

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 23.4.2 (ii)? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulado por meio da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que estabelece os procedimentos a serem observados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias; e da Portaria nº 216, de 01 de julho de 2019, que propõe estabelecer sistemática para fiscalização dos investimentos das concessões de infraestrutura rodoviária, contemplando as seguintes etapas: análise do planejamento anual, acompanhamento da execução dos investimentos previstos no planejamento anual, efeitos ordinários da não execução dos investimentos no ano concessão e aplicação de penalidades. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

36. 23.4.2 (v)

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 23.4.2 (v)? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulado por meio da Resolução nº 6.000 de 1º de dezembro de 2022, que aprova a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

37. 23.5.4 (iv)

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 23.5.4 (iv)? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulado por meio da Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013, que regulamenta as infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

38. 23.6.1

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 23.6.1? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulado por meio da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que estabelece os procedimentos a serem observados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias; e a Resolução nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022, que Aprova a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

39. 23.6.2

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 23.6.2? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulado por meio da Resolução nº 6.002, de 22 de dezembro de 2022, que aprova o regulamento da metodologia para avaliação do nível de risco em concessões rodoviárias. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

40. 23.7.1

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 23.7.1? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulado por meio da Resolução nº 6.000 de 1º de dezembro de 2022, que aprova a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

41. 26.2

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 26.2? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulado por meio da Resolução nº 5.927, de 02 de março de 2021, que estabelece as regras e procedimentos a serem observados pelas concessionárias para análise de transferência de concessão ou do controle societário da concessionária, de transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcio de empresas concessionárias, de pulverização do capital social da concessionária, de aquisição originária de controle societário e de celebração, alteração ou extinção de Acordo de Acionistas; e a Portaria nº 103, de 14 de setembro de 2016, que resolve os meios de comprovação que devem ser apresentados pela empresa pretendente nos processos de transferência de serviço e de controle societário protocolados nesta Agência a partir da data de sua publicação. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

42. 28.1.3

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 28.1.3? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: A cláusula faz referência ao Regimento Interno da ANTT, que dispõe sobre a organização interna e competências. Referido normativo foi aprovado por meio da Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, alterada pela Resolução nº 6.017, de 24 de maio de 2023. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

43. 32.3

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 32.3? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulado pela Resolução nº 5.926 de 2 de fevereiro de 2021, que estabelece diretrizes para encerramento, relicitação e extensão dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

44. 33.3.1

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 33.3.1? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulado por meio da Resolução nº 5.860, de 03 de dezembro de 2019, que estabelece a metodologia para cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos vinculados a bens reversíveis não depreciados ou amortizados em caso de extinção antecipada de concessões rodoviárias federais. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

45. 35.1

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 35.1? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 5.935, de 27 de abril de 2021, que regula o processo administrativo de extinção dos contratos de concessão de exploração da infraestrutura rodoviária por inadimplência, previsto no art. 38, § 2º, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

46. 35.3

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 35.3? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulado pela Resolução nº 5.083 de 27 abril de 2016, que aprova o regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização.

47. 35.5

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 35.5? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 5.935, de 27 de abril de 2021, que regula o processo administrativo de extinção dos contratos de concessão de exploração da infraestrutura rodoviária por inadimplência, previsto no art. 38, § 2º, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

48. 41.1

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 41.1? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado pela Resolução nº 2.680 de 29 de abril de 2008, que regulamenta a obrigação de contratar apólices de seguros no âmbito das concessões rodoviárias federais reguladas pela ANTT. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulamentado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na

subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

49. 41.2

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 41.2? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado pela Resolução nº 2.680 de 29 de abril de 2008, que regulamenta a obrigação de contratar apólices de seguros no âmbito das concessões rodoviárias federais reguladas pela ANTT. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulamentado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

50. 41.4

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 41.4? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 4.071, de 3 de abril de 2013, que regulamenta as infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulamentado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

51. 42.3.1

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 42.3.1? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado pela Resolução nº 5.845 de 14 de maio de 2019, que dispõe sobre as regras procedimentais para a autocomposição e a arbitragem no âmbito da ANTT. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulamentado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

52. 42.3.10

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 42.3.1? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado pela Resolução nº 5.845 de 14 de maio de 2019, que dispõe sobre as regras procedimentais para a autocomposição e a arbitragem no âmbito da ANTT. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulamentado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

53. 42.3.11

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 42.3.11? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: O tema é regulamentado por meio da Resolução nº 5.845, de 14 de maio de 2019, que dispõe sobre as regras procedimentais para a autocomposição e a arbitragem no âmbito da ANTT; e as Resoluções nº 5.960 e nº 6.009, de 03 de fevereiro de 2022, e de 02 de fevereiro de 2023, respectivamente, que alteram a Resolução nº 5.845, de 14 de maio de 2019. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulamentado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

54. 42.4.6

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 42.4.6? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: As regras sobre o Comitê de Resolução de Conflitos ainda não constam em regulamentação específica, mas fazem parte da Agenda Regulatória para o biênio 2023/2024. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

55. 42.4.8

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 42.4.8? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: As regras sobre o Comitê de Resolução de Conflitos ainda não constam em regulamentação específica, mas fazem parte da Agenda Regulatória para o biênio 2023/2024. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social

aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

56. 43.1.1

Qual é a regulamentação específica da ANTT a que se refere a cláusula 43.1.1? esclarecer o número, data de publicação.

Respostas: A referida subcláusula não faz referência a nenhuma resolução em específico, apenas deixa estabelecida no contrato a obrigação da Concessionária de observar e atender todas as resoluções e demais regras da Agência, cada uma em sua específica área de abrangência.

Protocolo 50500.219192/2023-68

Recebido em 20 de julho de 2023 – 12:20:52

1. Item 3.4 do MEF – aba “MEF Transf.”

Esclarecer se foi apresentada planilha de OPEX no MEF, pois os valores da mencionada planilha constante da aba “MED Transf.” traz valores que são vinculados a outra planilha que, aparentemente, não foi fornecida ([MEF - Lote 2 Mar_22_OPEX_rev10_TCU.xlsx]).

Respostas: Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Todavia, em atenção ao pedido de esclarecimento, informa-se que a planilha MEF consta de aba "OPEX", a qual detalha os valores de custos operacionais da concessionária.

Protocolo 50500.219010/2023-59

Recebido em 20 de julho de 2023 – 11:50:46

1. PARTE I - PREÂMBULO

O TCU, através do Acórdão nº 2379/2022, recomendou a reapresentação do projeto, na sua mais nova versão à sociedade paranaense, para que esta tome ciência dos novos patamares tarifários das novas concessões, bem como das alterações efetuadas ao longo da fiscalização. Solicita esclarecimento, porque essa recomendação não foi cumprida, o que fere o princípio da transparência que deve nortear procedimentos licitatórios.

Respostas: O projeto foi apresentado por meio de Audiência Pública, procedimento por meio do qual foi oportunizado a toda a sociedade paranaense apresentar contribuições em relação a todos os aspectos do projeto, seguindo cronograma definido pelo Poder Público e cumprindo todos os requisitos legais que regem as concessões. Destaca-se que, além do procedimento formal mencionado, ao longo da estruturação do projeto, houve diversas interações com diferentes

setores da sociedade paranaense, incluindo encontros e apresentações por membros do setor produtivo, da classe política e dos municípios que serão beneficiados pela concessão. Ademais, já teria perdido objeto a recomendação ao ter sido publicado o edital nº 02/2023 e demais documentos jurídicos e técnicos no sítio eletrônico da ANTT. Ressalta-se, por derradeiro, que as recomendações da Corte de Contas não possuem caráter vinculativo, eis que inexistente descumprimento de quaisquer normas.

Protocolo 50500.218987/2023-59

Recebido em 20 de julho de 2023 – 11:45:14

1. 6.4.3 do contrato

O pagamento de indenização, pela Concessionária, ao terceiro desocupado ou desapropriado, ou ainda sobre cuja propriedade foi instituída servidão administrativa ou provisoriamente ocupada para os fins previstos no Contrato, deverá estar baseado em laudo de avaliação subscrito por engenheiro avaliador ou perito especializado.

Há possibilidade de contestação do laudo? Qual o procedimento?

Respostas: Sim, há possibilidade de contestação do Laudo por parte do expropriado. Destaca-se que os procedimentos aplicáveis às atividades de desapropriação e servidões administrativas estão disciplinados na Resolução ANTT nº 6.000, de 1º de dezembro de 2022, em especial no Capítulo IV.

Protocolo 50500.219003/2023-57

Recebido em 20 de julho de 2023 – 11:48:53

1. 8.1.6 do contrato

Os contratos existentes de obras e serviços considerados essenciais à segurança do usuário, em andamento no Sistema Rodoviário na data de assinatura do Contrato, serão mantidos na forma contratada e executados durante a vigência da Concessão.

Pede esclarecimentos sobre quem são os contratantes, já que pode haver colidência com o com o objeto contratual, posto que que podem ser assumidos pelo Concessionário.

Respostas: Esclarece-se que os contratos que possam vir a ser assumidos pelo concessionário são do DER-PR e DNIT.

Protocolo 50500.218962/2023-55

Recebido em 20 de julho de 2023 – 11:37:17

1. Anexo 1 do Contrato – termo de arrolamento de bens, c.c. item 4 do Contrato.

No Anexo 1 do Contrato – termo de arrolamento de bens, deveria constar os bens previamente arrolados, para conhecimento dos licitantes e usuários. Tal situação se torna particularmente necessária em razão de haver bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário. O Edital/contrato deve especialmente arrolar estes bens, para que não haja eventual alegação de

necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro. Esclarecer os motivos pelos quais não foram arrolados os bens previamente.

Respostas: O termo de arrolamento consiste em documento que deve refletir a assunção de bens efetivamente disponíveis no momento de sua celebração, não possuindo, portanto, um conteúdo mínimo. O Anexo 1 do Contrato tem a intenção de apenas detalhar o documento padrão de assinatura do Termo de Arrolamento de Bens, e não descrever com detalhes seus itens. Reitera-se que as proponentes poderão, nos termos do Edital, realizar os seus levantamentos, estudos e análises, podendo consultar o conteúdo disponível nos estudos de viabilidade de caráter orientativo, uma vez que não são vinculantes, além de realizar vistoria nos trechos de rodovias mediante agendamento prévio com o DNIT ou DER/PR, o que permitirá amplo conhecimento do objeto do contrato de concessão. Ademais, destacamos que os anexos do Termo de Arrolamento de Bens estão sendo organizados pelo Ministério dos Transportes, com o apoio do DNIT e DER/PR, e seu conteúdo será objeto de avaliação da empresa vencedora do certame licitatório antes de sua respectiva assinatura.

Protocolo 50500.218938/2023-16

Recebido em 20 de julho de 2023 – 11:27:52

1. 10.3, item VII

O item 10.3 prevê que a proposta econômica deve considerar os descontos provenientes dos benefícios fiscais do REIDI – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, no tocante ao valor dos investimentos previstos no PER. Indaga-se: - o valor de CAPEX constantes do MEF já consideram os descontos do REIDI. -O porquê da composição dos preços unitários constantes no CAPEX do MEF não considerarem os descontos do REIDI previstos no Edital.

Respostas: Informa-se que o desconto do REIDI foi considerado na composição do CAPEX na Modelagem Econômico-Financeira (MEF). No arquivo da MEF, primeiramente é calculado o valor bruto da composição do CAPEX (planilha "CAPEX_detalhado"), posteriormente é descontado o benefício do REIDI (planilha "CP").

Ademais, esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante à Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

Protocolo 50500.218928/2023-81

Recebido em 20 de julho de 2023 – 11:24:12

1. 19.1.2 do contrato

A cláusula 19.1.2 prevê que, “A ANTT expedirá o Termo de Vistoria e a resolução em até 30 (trinta) dias contados da apresentação do pleito de abertura de cada praça, desde que cumpridas todas as exigências necessárias pela Concessionária.” Pede esclarecimento de quais são “todas as

exigências necessárias”; se elas constam em alguma cláusula contratual específica para que se tenham requisitos objetivos para aferição da possibilidade do início da cobrança do pedágio.

Respostas: Segundo consta na subcláusula 19.1.1 da minuta de contrato, a cobrança somente terá início após a expedição, pela ANTT, de Termo de Vistoria e de resolução autorizando a cobrança nas praças de pedágio existentes. Quanto aos parâmetros a serem considerados no Termo de Vistoria, esclarece-se que as exigências constam do item 3.4.5 do PER Base, em que estão listados todos os parâmetros técnicos e de desempenho que devem ser cumpridos pela Concessionária.

Protocolo 50500.218924/2023-01

Recebido em 20 de julho de 2023 – 11:21:01

1. 12.1.4 da minuta do Contrato

O item 12.1 e os respectivos subitens elencam para quais finalidades os recursos vinculados podem ser aplicados:

“12.1.1 compensações decorrentes da adesão pela Concessionária ao Mecanismo de Proteção Cambial ou ao Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo;

12.1.2 compensações decorrentes do acionamento do Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita;

12.1.3 compensações decorrentes do Desconto de Usuário Frequente;

12.1.4 recomposições do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão; e

12.1.5 pagamento de indenizações em função da extinção da Concessão.” Pede-se esclarecimento se no item 12.1.4 “recomposição do equilíbrio econômico-financeiro”, inclui-se a recomposição decorrente do acréscimo de obras não previstas no PER e que podem gerar desequilíbrio contratual e aumento da tarifa?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão de que trata o item 12.1.4 compreende a recomposição decorrente do acréscimo de obras não previstas no PER e que possam gerar desequilíbrio contratual.

Protocolo 50500.218913/2023-12

Recebido em 20 de julho de 2023 – 11:17:50

1. Preâmbulo do Edital, critério de julgamento: art. 15, I, da Lei 8987/95 versus Parte II, definições, item “(I) Recursos Vinculados “

O Preâmbulo do Edital prevê: “O critério de julgamento da melhor proposta econômica será o de menor valor da tarifa de pedágio, nos termos do art. 15, inciso I, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995”.

Por sua vez, na Parte II, definições, item “(I) Recursos Vinculados”, menciona-se a existência de recursos vinculados, consistentes em “valor apresentado no Lance ofertado pela Proponente como condição para a assinatura do Contrato, nos termos do art. 15, inciso III, da Lei Federal nº 8.987/1995, com a utilização prevista na forma do Contrato. “

Pede que se esclareça se o critério de julgamento é o de menor valor da tarifa de pedágio (art. 15, I) ou a combinação de dois (art. 15, III – incisos I e VII), diante da existência do aporte, caso o desconto ultrapasse 18%.

Respostas: Conforme explicitado no Edital, o critério de julgamento de leilão será o de menor valor da tarifa de pedágio. No entanto, há previsão de valores predeterminados de aportes a serem ofertados pelas Proponentes em caso de a proposta econômica considerar um valor de deságio superior a 18%.

Protocolo 50500.218907/2023-65

Recebido em 20 de julho de 2023 – 11:14:52

1. Item 14.1, (v) do contrato

Dentre os direitos e obrigações do usuário, consta o item “(v) participar de Comissões Tripartites, nos termos da regulamentação da ANTT;”

No entanto, pede o esclarecimento se a garantia do usuário de participar da Comissão Tripartite, formada por representantes de usuários, ANTT e empresas delegatárias, irá garantir a efetiva participação dos usuários, em atenção ao apontamento realizado pelo TCU, no bojo do Acórdão 2379/3033 TCU-Plenário, apoiando a “criação de conselho de usuários para cada lote de rodovias do Paraná, dado que acredita que a participação do usuário em todos os debates sobre as rodovias, obras, serviços e tarifa, minimizaria possíveis entraves e prejuízos;”

Respostas: A Comissão Tripartite será criada e funcionará nos termos da Resolução nº 5.938 de 4 de maio de 2021, que regulamenta o tema.

Protocolo 50500.218882/2023-08

Recebido em 20 de julho de 2023 – 11:04:43

1. Preâmbulo do Edital, versus item 43.4.1 da minuta contratual.

O Preâmbulo do Edital prevê que “A presente desestatização será regida pelas regras previstas neste Edital e nos seus Anexos, e pela Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995; Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, regulamentada pelo Decreto nº 2.594, de 15 de maio de 1998; Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016; Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017; Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997, e; subsidiariamente, pela Lei 14.133, de 1º de abril de 2021, e demais normas vigentes sobre a matéria.”

Por sua vez, a Cláusula 43.4.2, prevê: “43.4.2 A Concessão será regida pela Lei nº 10.233, de 2001, e, no que couber, pela Lei nº 8.987, de 1995, sem prejuízo de outras normas aplicáveis.”

No Edital, há outras menções à Lei n. 8.987/1995, como o critério de julgamento.

A Lei de regência do certame, a constar no item 43.4.2 não é a 8.987/1995?

Respostas: A Lei 10.233/2001 é a norma que rege as concessões de infraestrutura rodoviária federal, dispondo sobre procedimentos, objetivos, as cláusulas essenciais que deverão constar no Contrato de concessão (Ex. dos arts. 14 e 28 ao 37 da referida lei), dentre outros temas correlatos

não havendo prejuízo na aplicação de outras normas vigentes no que for compatível, como a Lei nº 8.987/1995, que regulamenta as concessões de forma geral.

Protocolo 50500.226091/2023-43

Recebido em 25 de julho de 2023 – 16:08:36

1. Itens 3.1 e 13.1, edital

O item 3.1 dispõe que os pedidos de esclarecimentos complementares ao Edital deverão ser solicitados à ANTT no prazo indicado no item 13.1, a saber, 31/07/2023 (evento 4).

A concessão de prazo suficiente para a elaboração de pedidos de esclarecimentos pelos licitantes é de suma importância para o Projeto, podendo oportunizar explicações adicionais, aperfeiçoamentos e eventuais correções pela Comissão de Outorga de itens do Edital e Anexos com imprecisões e/ou que não estejam dispostos de maneira indubitável para os licitantes. Assim, a concessão de prazo suficiente para esclarecimentos complementares pode afetar, de maneira formal ou material, as premissas adotadas pelos licitantes para a formulação das propostas, bem como para organização dos documentos de habilitação.

O prazo do Edital - 49 dias entre a publicação do Edital e a data final para solicitação de esclarecimentos complementares - é insuficiente considerando a complexidade e os investimentos previstos para o Projeto.

Para assegurar a isonomia é necessário que todos os interessados tenham tempo hábil de analisar os diversos documentos que instruem a Licitação e de elaborar seus pedidos de esclarecimentos complementares.

Portanto, entendemos que esta d. Comissão de Outorga concederá prazo adicional para a solicitação de esclarecimentos complementares pelos licitantes. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento não está correto. Os prazos estabelecidos no edital atendem ao princípio da razoabilidade, no sentido de que conferem a todos os interessados tempo hábil para análise de todos os aspectos do projeto. Foi ofertado o prazo médio e suficiente para a realização dos questionamentos, de 19/06/2023 a 31/07/2023. Ressalta-se que o edital foi publicado no dia 12/06/2023, permitindo sua análise desde este dia. Adicionalmente, rememora-se que os estudos foram apresentados à sociedade durante o processo de participação social, momento em que os interessados puderam apreciar o projeto, ainda que guarde distinções pontuais em relação ao projeto final. Desta forma, o prazo para os pedidos de esclarecimentos deverá seguir o indicado no item 13.1 do Edital, conforme a disposição do item 3.1 do referido documento.

2. Itens 3.1 e 3.2, edital

Ainda em seu item 3.1, o Edital dispõe que os esclarecimentos complementares deverão ser solicitados pelos interessados por “Petição Eletrônica, contendo arquivo, em formato “.doc” ou “.docx”, com as questões formuladas conforme o modelo integrante do Anexo 1.”

Ocorre que, ao anexar o arquivo com a presente Solicitação de Esclarecimentos no formato exigido pelo Edital e selecionar a opção “Adicionar”, o sistema SEI da ANTT de Petição Eletrônica retorna com a seguinte mensagem automática: “O arquivo selecionado não é permitido. Somente são permitidos arquivos com extensões: pdf.”.

Em contatos com a ANTT, por meio do atendimento disponibilizado pela Ouvidoria através do WhatsApp (61) 99688-4306, - atendimento registrado sob protocolo nº 7978185 e senha nº

585461 - a atendente Daniela Miranda confirmou, em 25/07/2023, que o Sistema SEI da ANTT somente aceita documentação em formato pdf, tendo encaminhado as seguintes mensagens às 13h10min e

13h12min, respectivamente: “Correto, pelo SEI só aceito em PDF a documentação de requerimento da Senhora, algo mais?”; “No Sistema SEI da ANTT, só aceito em pdf, somente. Algo mais?”

Logo, entendemos que esta d. Comissão de Outorga aceitará a presente Solicitação de Esclarecimentos protocolada no formato pdf exigido pelo sistema SEI da ANTT, e responderá às suas questões regularmente, não obstante o disposto no item 3.2 do Edital. Está correto o entendimento?

Respostas: Foram aceitos todos os pedidos de esclarecimentos protocolados dentro do prazo prescrito no edital 02/2023, incluindo-se os demais pedidos feitos pelo interessado. O SEI aceita protocolo em formatos .pdf e .zip. Em caso de arquivos do word, faz-se necessária a sua compactação, portanto.

3. Itens 4.1 e 13.1, edital

O item 4.1 do Edital dispõe que: “Sob pena de decadência do direito, eventual impugnação ao Edital deverá ser protocolada até 3 (três) dias úteis antes da data de início da Sessão Pública do Leilão”. Nos termos do Cronograma previsto no item 13.1 (evento 6), o termo final do prazo para protocolo de impugnação ao Edital é 25/09/2023. Ocorre que a data prevista para recebimento dos envelopes pela B3 (evento 7) também é 25/09/2023, de modo a coincidir indevidamente com o prazo para protocolo das impugnações.

O art. 164, da Lei nº 14.133/2021 determina que (i) as impugnações devem ser apresentadas em até 3 dias úteis antes da abertura do certame, que se considera iniciado na data prevista para apresentação dos envelopes pelos licitantes, e (ii) que a Administração deverá respondê-las até o dia útil anterior à abertura do certame.

Assim, entende-se que a data limite para apresentação das impugnações deve ser 19/09/2023, de modo que a Administração possa responder a todas as eventuais impugnações até 24/09, um dia útil antes da apresentação dos envelopes na B3 e subsequente abertura do Envelope 1. Desse modo, evita-se prejuízo às licitantes durante a preparação da documentação para participação no certame. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento não está correto. Deverão ser observados os prazos estabelecidos no cronograma publicado, que estão aderentes à legislação vigente.

Apenas o recebimento dos envelopes ocorre no dia 25/09/2023, data final do prazo para impugnação ao edital. Já a sessão pública de leilão, em que há a abertura dos envelopes e possibilidade de ocorrer a etapa de viva-voz, está prevista para ocorrer no dia 29/09/2023, momento em que se considera como a data de abertura do certame nos termos da lei.

Consta salientar que, de acordo com o item 4.3, a impugnação feita tempestivamente não impedirá a participação do interessado no Leilão até a decisão da Comissão de Outorga.

4. Item 8.2, edital

Para fins de cálculo do montante de Aporte de Recursos Vinculados a ser pago pela Licitante vencedora do certame, como condição precedente à assinatura do Contrato de Concessão, o item 8.2 do Edital fornece uma tabela com valores de pagamento “para cada 1% (um por cento) de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio apresentado em seu Lance”. De acordo com o item 8.2.1, o “cálculo do Aporte de Recursos Vinculados referido na subcláusula acima considerará, de forma cumulativa, o percentual contido em cada uma das faixas de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio aplicáveis na tabela acima, devendo o Aporte de Recursos Vinculados ser calculado de forma proporcional quando o percentual de Desconto sobre a Tarifa de Pedágio não for inteiro”. Assim, entendemos que para cada 1% de desconto ofertado pelas licitantes sobre a Tarifa Básica de Pedágio deverão ser somados os montantes indicados em cada faixa de percentual de desconto da tabela do item 8.2 do Edital.

A título exemplificativo, caso uma licitante oferte desconto de 24,5% sobre a Tarifa Básica de Pedágio, o montante de Aporte de Recursos Vinculados a ser considerado em sua Proposta Econômica deverá ser de R\$ 680.000.000,00 (seiscentos e oitenta milhões de reais). Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. No caso do Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio apresentando em seu Lance ser maior que 18%, a Adjudicatária deverá depositar na Conta de Aporte, a título de Recursos Vinculados calculados de forma cumulativa, o percentual contido em cada uma das faixas, devendo o valor ser proporcional quando o percentual não for inteiro. Por exemplo, se o desconto for de 30%, tem-se: $5 * 100.000.000,00 + 7 * 120.000.000,00 = R\$ 1.340.000.000,00$

5. Item 5.7.i, Edital Item 21, Anexo 5 do Edital – Documentos de Qualificação

Segundo o item 5.7, “i”, do Edital, cada consorciado deverá atender individualmente às exigências relativas à regularidade jurídica, fiscal e trabalhista e à qualificação econômico-financeira contidas no Anexo 5 do Edital.

Contudo, o item 21 do Anexo 5 do Edital estabelece que o patrimônio líquido a ser considerado para a Qualificação Econômico-Financeira do Consórcio será obtido pelo somatório do patrimônio líquido de cada consorciado, na proporção de sua respectiva participação.

Solicitamos confirmar o entendimento de que a exigência de qualificação econômico-financeira relativa à comprovação de patrimônio líquido mínimo por consórcios poderá ser obtida pelo somatório do patrimônio líquido de cada consorciado, respeitado o disposto nos subitens “i” e “ii” do item 21 do Anexo 5 do Edital.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Deverá ser observado integralmente o que estabelece o item 21 do Anexo 5 do Edital.

6. Item 6.E, Anexo 5 do Edital – Documentos de Qualificação

De acordo com o item 6.E do Anexo 5 do Edital, quando a Proponente for fundo de investimento, deverá apresentar o “Comprovante de registro do regulamento do fundo de investimentos perante o Registro de Títulos e Documentos competente”. Ocorre que, conforme se depreende das inovações promovidas pela Lei Federal nº 13.874/2019 (“Lei de Liberdade Econômica”), em especial a alteração promovida no art. 1.368-C, § 3º do Código Civil, tal requisito deixou de ser exigível, sendo suficiente a comprovação do registro do fundo de investimentos na Comissão de Valores Mobiliários, prevista no item 6.C do Anexo 5 do Edital. Em vista disso, entendemos que as

Proponentes que forem fundo de investimento ficam dispensadas da apresentação de comprovante de registro do regulamento do fundo de investimentos perante o Registro de Títulos e Documentos competente. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

7. Item 6.F, Anexo 5 do Edital – Documentos de Qualificação

De acordo com o item 6.F do Anexo 5 do Edital, quando a Proponente for fundo de investimento, deverá apresentar “Comprovação de que o fundo de investimentos se encontra devidamente autorizado a participar do Leilão e que o seu administrador pode representá-lo em todos os atos e para todos os efeitos do Leilão, assumindo em nome do fundo de investimentos todas as obrigações e direitos que decorrem do Leilão.”

Contudo, entendemos que o fundo de investimento Proponente deverá ser representado na forma prevista em seu regulamento, de modo que poderá ser representado pelo administrador ou gestor, a depender do regramento de representação previsto nos termos de seu regulamento. Está correto o entendimento?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. O documento deve estar de acordo com a exigência constante no Edital.

8. Itens 16.3.III e 16.3.VIII.d, Edital Item 16.E e 16.F, Anexo 5 do Edital – Documentos de Qualificação

O Edital fixa dentre as condições precedentes à assinatura do Contrato de Concessão previstas no item 16.3 o seguinte: “III. minuta do estatuto social da SPE que não deverá conter disposições que sejam contrárias a este Edital e à minuta do Contrato e seus respectivos Anexos; VIII. descrição da estrutura acionária e de gestão considerada para a SPE, contendo: (...) d) cópia dos acordos de acionistas da SPE, quando aplicável;”. Ocorre que nos itens 16.E e 16.F do Anexo 5 do Edital (“Outros Documentos”) está prevista a exigência de apresentação dos mesmos documentos, nestes termos, respectivamente: “Minuta do estatuto social da SPE que deverá conter disposições que não sejam contrárias a este Edital e à Minuta do Contrato e seus Anexos respectivos”; e “Minuta de eventuais acordos entre os futuros acionistas da SPE”.

Considerando que a elaboração das minutas de estatuto social da SPE e a formalização de eventuais acordos de acionistas são providências necessárias apenas na hipótese de a Licitante se sagrar vencedora do certame, atreladas à constituição da SPE para a assinatura do Contrato de Concessão, entendemos que a exigência de apresentação dos documentos previstos nos itens 16.E e 16.F do Anexo 5 do Edital no volume dos Documentos de Qualificação não será aplicável na fase de habilitação. Com isso, a referida apresentação do estatuto social da SPE compatível com o Edital e cópia dos acordos de acionistas (se aplicável) no âmbito da estrutura acionária e de gestão serão exclusivamente condições precedentes à assinatura do Contrato de Concessão, sendo dispensada a exigência dos itens 16.E e 16.F do Anexo 5 do Edital. Está correto o entendimento?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. As minutas devem ser apresentadas conforme os termos previstos no Edital.

9. Cl. 13.9, Minuta do Contrato de Concessão

De acordo com a cláusula 13.9 da Minuta do Contrato de Concessão, caso “haja a ativação do Mecanismo de Proteção Cambial pela Concessionária, o Banco Depositário deverá, mediante recebimento da Notificação de Compensação Cambial, transferir os montantes nela constantes, correspondentes às compensações descritas no Anexo 11, da Conta de Retenção para a Conta de Livre Movimentação, até o limite de sua disponibilidade”.

A ANTT em outro projeto recente, a saber, no procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 03/2021 para concessão do sistema rodoviário da BR116/101/RJ/SP, firmou o seguinte entendimento, conforme Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento divulgada no site da Agência:

“11. Cláusula 12.2.1 do Contrato 25 Caso a concessionária não tenha pretensão em aderir ao Mecanismo de Proteção Cambial desde a sua constituição, é necessário abrir a Conta de Retenção e depois encerrá-la, conforme descrito na cláusula, ou esta conta pode simplesmente não ser aberta desde o início, para evitar o custo correspondente à sua abertura?

Resposta: A concessionária dispõe de prazo para acionamento do mecanismo de proteção cambial. Caso não tenha de antemão o interesse em acioná-lo, poderia manifestar tal entendimento anteriormente à celebração do contrato de administração de contas, de modo que a conta de retenção não seria aberta.” Assim, na hipótese de a Concessionária de antemão optar em não aderir ou ativar o Mecanismo de Proteção Cambial, entendemos que a abertura da Conta de Retenção será dispensada, evitando-se a oneração do projeto com tais despesas. Está correto o entendimento?

Respostas: A concessionária dispõe de prazo para acionamento do mecanismo de proteção cambial. Caso não tenha de antemão o interesse em acioná-lo, poderia manifestar tal entendimento anteriormente à celebração do contrato de administração de contas, de modo que a conta de retenção não seria aberta.

10. Item 8.2, Edital Cl. 12.3, Minuta do Contrato de Concessão

De acordo com a cláusula 12.3 da Minuta do Contrato de Concessão, será “destinado à Conta de Ajuste o valor correspondente aos Recursos Vinculados decorrentes do Lance vencedor do Leilão, nos termos do item 8 do Edital, depositado na Conta de Aporte, em até 5 (cinco) dias contados da constituição da Conta de Ajuste pela Concessionária, cabendo à ANTT realizar a transferência e comunicá-la ao Banco Depositário e à Concessionária no prazo de 24 (vinte e quatro) horas da sua realização.” Ocorre que, nos termos da tabela do item 8.2 do Edital, caso o percentual de desconto ofertado sobre a Tarifa Básica de Pedágio seja menor ou igual a 18%, não haverá a obrigação de pagamento de Aporte de Recursos Vinculados. Nesse caso, conforme precedente da ANTT mencionado no esclarecimento anterior, entendemos que a abertura da Conta de Aporte será dispensada, evitando-se a oneração do projeto com tais despesas. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Caso a Proposta Econômica Final da Adjudicatária vencedora seja igual ou inferior a 18%, não está previsto Aporte de Recursos Vinculados, sendo dispensável, portanto, a abertura da Conta de Aporte, assim como a comprovação de depósito do referido valor.

11. Cl. 19.1.2 e 19.2.3, Minuta do Contrato de Concessão

De acordo com as cláusulas 19.1.2 e 19.2.3, referentes à expedição de Termo de Vistoria pela ANTT para início das cobranças tarifárias nas praças de pedágio existentes e novas, respectivamente, a Minuta do Contrato de Concessão dispõe que: “A ANTT expedirá o Termo de Vistoria e a resolução em até 30 (trinta) dias contados da apresentação do pleito de abertura de cada praça, desde que cumpridas todas as exigências necessárias pela Concessionária”; “A implantação das praças de pedágio de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, por meio de Termo de Vistoria, a ser emitido pela ANTT em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação”.

Sobre o tema, a ANTT em outro projeto recente, a saber, no procedimento licitatório referente ao Edital de Concessão nº 01/2018 para concessão da Rodovia BR101/290/386/448/RS, firmou o seguinte entendimento, conforme Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimento divulgada no site da Agência: “Minuta de Contrato, Cláusula 17.1

129. Se demonstrado o cumprimento de todas as obrigações pela Concessionária ou comprovado a arbitrariedade ou desídia da ANTT para não ofertar o termo de vistoria ou restringir de outra maneira o início da cobrança das praças de pedágio, entende-se que a Concessionária terá direito a indenização pelo prazo da mora da ANTT em expedir o ato de autorização. Confirma este entendimento?

O entendimento não está correto. Se descumprido o prazo previsto na subcláusula 17.1.1 (i) do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que seja comprovada a responsabilidade do Poder Concedente. Minuta de Contrato, Cláusulas 17.2.2; 17.2.2; 17.2.3 e 17.2.4

130. Se demonstrado o cumprimento de todas as obrigações pela Concessionária ou comprovado a arbitrariedade ou desídia, comprovada com o descumprimento do prazo imposto à ANTT, para não ofertar o termo de vistoria ou restringir o recebimento dos Trabalhos Iniciais, entende-se que a Concessionária terá direito a indenização pelo prazo da mora da ANTT, desde que comprovado o prejuízo da Concessionária. Confirma este entendimento?

O entendimento não está correto. Se descumprido o prazo previsto nas subcláusulas 17.2.2, 17.2.3 e 17.2.4 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que seja comprovada a responsabilidade do Poder Concedente. Minuta de Contrato, Cláusulas 17.3.2 e 17.3.3

131. Se demonstrado o cumprimento de todas as obrigações pela Concessionária ou comprovado a arbitrariedade ou desídia da ANTT para não ofertar o termo de vistoria ou restringir de outra maneira o início da cobrança das praças de pedágio, entende-se que a Concessionária terá direito a indenização pelo prazo da mora da ANTT em expedir o ato de autorização. Confirma este entendimento?

O entendimento não está correto. Se descumprido o prazo previsto nas subcláusulas 17.3.2 e 17.3.3 do Contrato, caberá reequilíbrio econômico-financeiro, desde que seja comprovada a responsabilidade do Poder Concedente”.

Em vista disso, entendemos que em caso de descumprimento do prazo concedido à ANTT para emissão do Termo de Vistoria, por motivo não imputável à Concessionária, caberá reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

12. Item 3.2, Anexo 15 da Minuta do Contrato de Concessão – Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo

O item 3.2 do Anexo 15 do Contrato prevê a fórmula matemática para cálculo do Saldo de Compensação apurado anualmente para fins do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo previsto no Contrato. Ocorre que na fórmula em si está previsto o parâmetro de cálculo “RBUDMT”, enquanto na descrição dos parâmetros que instruem a fórmula está previsto “*RTLUDMt*”

: Receita tarifária Líquida dos 12 (doze) meses que antecedem a data t, Saldo de Compensação”. Entendemos que o parâmetro a ser considerado é a receita tarifária líquida, conforme descrição dos parâmetros listados no item 3.2 do Anexo 15. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Em que pese a divergência entre o parâmetro constante na fórmula (“RBUDMT”) e o parâmetro constante na legenda (“*RTLUDT*”). Para a fins de cálculo do valor da compensação anual, a que se refere o Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, deve-se considerar *RTLUDM*, que corresponde a Receita tarifária Líquida dos 12 (doze) meses que antecedem a data t, Saldo de Compensação.

13. Item 3.5, Anexo 15 da Minuta do Contrato de Concessão – Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo

Ainda sobre o procedimento de apuração do Saldo de Compensação, de acordo com o item 3.5 do Anexo 15 do Contrato: “Sobre o Saldo de compensação incidirá o percentual de Recursos Vinculados previstos no Contrato”.

Ocorre que o Contrato determina, nas cláusulas 12.2 e 12.2.2, apenas que será “destinado à Conta de Retenção o valor correspondente a 3% (três por cento) da Receita Bruta ao longo de todo o Prazo da Concessão” e que na “hipótese de adesão ao Mecanismo de Risco de Preço de Insumo, o percentual de recursos destinados à Conta de Ajuste poderá ser ajustado para compensação por meio dos fluxos futuros de Recursos Vinculados na forma prevista no Anexo 15”.

Favor esclarecer o que se deve entender pela incidência do percentual de Recursos Vinculados sobre o Saldo de Compensação, indicando qual será a destinação final dos recursos descontados do Saldo de Compensação e o percentual exato de incidência para os fins do item 3.5 do Anexo 15 do Contrato.

Respostas: Esclarece-se que a incidência do percentual de Recursos Vinculados sobre o Saldo de Compensação consiste na destinação à conta de retenção no percentual conforme as regras do item 12.2 da minuta contratual quando da compensação do Saldo de Compensação em favor da Concessionária, nos termos do item 3.6.1 do Anexo 15.

14. Item 4.1, Anexo 15 da Minuta do Contrato de Concessão – Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo Item 5.3 do Anexo 10 da Minuta do Contrato de Concessão – Minuta do Contrato de Administração das Contas da Concessão

O item 4.1 do Anexo 15 do Contrato dispõe que: “Após ativação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, o Banco Depositário será notificado pela ANTT com todas as informações necessárias à implantação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo”. Entendemos que o procedimento a ser conduzido desde o envio da Notificação de Compensação Setorial pela ANTT ao Banco Depositário e a efetiva transferência do Saldo de Compensação apurado em favor da Concessionária, nos termos e hipóteses do Anexo 15 do Contrato, observará o prazo previsto na cláusula 5.3 da Minuta do Contrato de Administração das Contas da Concessão. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

15. Item 4.1, Anexo 15 da Minuta do Contrato de Concessão – Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo Item 5.3 do Anexo 10 da Minuta do Contrato de Concessão – Minuta do Contrato de Administração das Contas da Concessão

Em caso de atrasos não imputáveis à Concessionária para a efetivar a compensação decorrente do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, do Mecanismo de Compartilhamento de Risco Cambial, do Mecanismo de Mitigação de Risco de Receita, e da compensação de DUF, a Concessionária terá direito a reequilíbrio econômico-financeiro. Está correto o entendimento?

Respostas: Esclarece-se que o item 19.7 do contrato estabelece a realização, no âmbito da Revisão Ordinária, da compensação do DUF, Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita e do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, conforme os regramentos previstos, respectivamente, nos anexos contratuais de números 12, 14 e 15. A regra de compensação do mecanismo de proteção cambial, por sua vez, consta do anexo 11 do contrato. A eventual não observância desses regramentos por motivos imputáveis exclusivamente ao Poder Concedente ensejará direito a reequilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária em caso de materialidade dos seus efeitos.

16. Item 2.2, Anexo 11 da Minuta do Contrato de Concessão – Mecanismo de Proteção Cambial
De acordo com o item 2.2 do Anexo 11 do Contrato, a “Concessionária poderá optar, uma única vez a cada utilização do mecanismo, por uma das sistemáticas de cálculo do valor devido (Parcela em Reais)”. Favor esclarecer o que se deve entender por “cada utilização do mecanismo”.

Respostas: De acordo com item 1.3 do Anexo 11 do contrato, o Mecanismo de Proteção Cambial é aplicável para oferecer proteção cambial para instrumento(s) de financiamento em moeda estrangeira. Assim, cada instrumento de financiamento informado pela concessionária ao poder concedente com interesse em ativar o Mecanismo, nos termos do item 1.4 e 1.5 do Anexo 11, corresponde a "cada utilização".

17. Item 2.4.2, Anexo 14 da Minuta do Contrato de Concessão – Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita

No item 2.4 do Anexo 14 do Contrato está prevista a Sistemática de Compartilhamento aplicável ao Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita da Minuta do Contrato de Concessão. O subitem 2.4.2 veicula a fórmula matemática para aferição do valor R, correspondente à receita a ser compensada anualmente à Concessionária, pela ANTT, caso a Receita Acumulada (RA) seja inferior à banda da Receita Mínima (RMin) prevista no Anexo 14.

Dentre os parâmetros que compõem tal fórmula, há “%ATRB é a somatória das alíquotas dos tributos que incidem diretamente sobre a receita bruta”, que é descontado do valor R a ser compensado à Concessionária.

Considerando que o valor R a ser compensado à Concessionária comporá a sua receita bruta, solicitamos confirmar o entendimento de que a Concessionária não poderá ser onerada pela posterior incidência de tributos sobre a parcela de sua receita bruta correspondente ao valor R

que lhe foi compensado, uma vez que o valor dos tributos já terá sido descontado pela ANTT, caso em que caberá reequilíbrio econômico-financeiro à Concessionária.

Caso não seja esse o entendimento, favor esclarecer o mecanismo a ser adotado para que a Concessionária não seja onerada duplamente com a incidência do percentual de tributação sobre a mesma parcela de receita bruta, reconhecendo, se o caso, que o parâmetro “%ATRB” não deve compor a fórmula do subitem 2.4.2.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. O parâmetro %ATRB visa a somatória das alíquotas dos tributos que incidem diretamente sobre a receita bruta, de modo que a compensação recebida (ou paga) pela concessionária tenha o efeito financeiro análogo àquele da receita tarifária, na qual incidem impostos específicos, sendo percebida de forma líquida de impostos pelo fluxo de caixa da concessionária. Portanto, caso os valores recebidos ou pagos pela concessionária, em virtude de apuração do Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita, sejam diferentes dessa condição por incidência de nova tributação, tornando a forma como a compensação é percebida pelo fluxo de caixa da concessionária diferente da receita tarifária, entende-se esse risco coberto pela cláusula 22.2.4 do Contrato.

18. Itens 1.4 e 1.6, Anexo 14 da Minuta do Contrato de Concessão - Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita

De acordo com o item 1.4 do Anexo 14 do Contrato: “Como condição para a aplicação do Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita em favor da Concessionária, esta deverá ter concluído ao menos 90% (noventa por cento) das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias já exigíveis no PER até o momento da sua aferição”. O item 1.6 do mesmo Anexo, por sua vez, dispõe que: “Observado o disposto no Contrato, a eventual compensação financeira pela ANTT à Concessionária relativa ao Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita deverá ocorrer no âmbito da Revisão Ordinária subsequente à conclusão integral de cada uma das metas anuais de obras relativas ao período de apuração, prioritariamente por meio da utilização do saldo da Conta de Ajuste, mediante Notificação de Reequilíbrio”.

Entendemos que a conclusão integral mencionada no item 1.6 diz respeito aos prazos das metas anuais para a conclusão das obras relativas ao período de apuração.

Dessa forma, se a Concessionária concluir ao menos 90% do cronograma físico das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias já exigíveis no PER no período de apuração, o Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita poderá ser aplicado a seu favor, nos termos e procedimentos previstos no Anexo 14 do Contrato. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O mecanismo considera o cumprimento acumulado das obrigações relacionadas à Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias até o momento de sua aferição.

Protocolo 50500.231013/2023-61

Recebido em 28 de julho de 2023 – 17:20:24

1. PER Anexo Item 3.2.6.

Conforme a tabela 135, do item 3.2.6., Anexo A do PER, constata-se a previsão da implementação de diversos serviços e sistemas operacionais com prazo para o mês 1.

Nesse âmbito, entende-se que esse prazo se refere ao último dia do primeiro mês da Concessão. Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

2. PER Anexo Apêndice C - item A

Nos termos da tabela 139 constante no item A, Apêndice C, do PER Anexo, foram estabelecidas as quantidades mínimas de veículos que deverão compor o Serviço de Atendimento ao Usuário ("SAU").

Verifica-se, portanto, que esses quantitativos dizem respeito somente à quantidade mínima de veículos a serem mantidos pela futura Concessionária e não representam, por outro lado, a totalidade do número de veículos que devem ser tripulados por operadores.

Isso porque, entende-se que, respeitado o quantitativo mínimo de veículos, a fiscalização se dará com base nos parâmetros de desempenho de tempo de chega estipulados no PER e não no quantitativo de funcionários que operariam os veículos.

Ressalta-se esse é o racional adotado na Modelo Econômico-Financeiro ("MEF") (conforme o documento disponibilizado no Data Room "MEF - Lote 2 Mar_22_OPEX_rev10_TCU").

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo esclarecer e proceder a correção do MEF.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os quantitativos considerados no arquivo na Tabela 139 do PER Anexo são as quantidades mínimas calculadas na metodologia adotada nos estudos. Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Portanto, a Concessionária deverá fazer seu dimensionamento operacional, de maneira a atender aos parâmetros operacionais previstos no PER. A quantidade de operadores será de responsabilidade da Concessionária, que deve fazer seu dimensionamento para que os recursos atendam aos requisitos do PER, operação 24 horas, em todos os dias do ano, inclusive aos sábados, domingos e feriados e considerando também a sazonalidade das rodovias administradas, além de atender às legislações trabalhistas.

3. PER Base Item 3.4.3.1.

Em referência ao item 3.4.3.1. do PER Base, foi definido como critério e parâmetro definitivo a serem implantados dentro do prazo de 12 (doze) meses:

"As BSO/SAU deverão dispor de área para estacionamento, pavimentada, para no mínimo 6 veículos leves e no mínimo 2 veículos pesados, sendo destinadas exclusivamente para uso dos usuários. Deverão dispor também de área reservada aos veículos de atendimento, espaço condizente com a manobra destes veículos, além de tapers de entrada e saída, iluminação e sinalização indicativa."

Em decorrência da Base de Serviços Operacional ("BSO") e dos Serviços de Assistência ao Usuário ("SAU") 9 e 10 estarem localizadas no garrafão das praças de pedágios, não será possível atender ao critério de segurança viária para implantação dos tapers de entrada e saída, conforme citado na Tabela 144, do item C, do PER Anexo.

Dessa forma, entende-se que:

- a. o tipo de adequação das intervenções previstas destas BSO/SAUs 9 e 10, será de implantação, inclusive em local distinto ao eixo da praça de pedágio;
 - b. serão consideradas estas unidades como SAU apenas a partir do 12º mês, sendo antes deste prazo desvinculada qualquer obrigação de escopo ou parâmetro técnico relacionados ao atendimento aos usuários, principalmente dispor de atendentes ou totens de atendimento.
- Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A Concessionária deverá ofertar os serviços do SAU, conforme requisitos do item “3.4.3.1 SAU - Serviço de Atendimento ao Usuário” do PER BASE, e seguindo os prazos da “Tabela 135 – Cronograma de Implantação Operacional” do PER ANEXO. Caso não seja possível a readequação da BSO/SAU aos requisitos normativos e aos padrões estabelecidos pelo PER, a Concessionária deverá apresentar sua proposta para autorização da ANTT, que, se aprovada, poderá ser relocada para local distinto, em condição adequada às exigências normatizadas. Nestes casos, os serviços aos usuários devem ser ofertados em instalações de caráter provisório, até que as instalações definitivas sejam concluídas, observando os requisitos aplicáveis a cada fase (P ou D), não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

4. PER Anexo Item 3.4.3.

Nos termos do item 3.4.3. do PER Anexo, são apresentados os tópicos de Atendimento Pré-Hospitalar ("APH"); Serviço de Atendimento Mecânico; e Serviço de Atendimento a Demais Incidentes, cujo parâmetro de desempenho deverá “ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário.”

Dessa forma, a futura Concessionária estaria obrigada a efetuar simultaneamente os três serviços no caso de serem necessários atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário.

Verifica-se, portanto, que esse parâmetro de desempenho é inexecutável, uma vez que o surgimento de ocorrências simultâneas no sistema rodoviário poderá ocorrer sem qualquer previsibilidade ou influência da futura Concessionária, de forma que não há como dimensionar a alocação de recursos necessárias para o atendimento completo do parâmetro de desempenho.

Inclusive, a própria ANTT reconheceu a inexecutabilidade no Parecer Técnico nº 211/2015/GEFOR/SUINF, datado de 08 de dezembro de 2015.

Assim, entende-se que a prioridade deve ser dada ao APH.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento não está correto. A Concessionária deverá fazer seu dimensionamento operacional para atendimento aos parâmetros de desempenho do PER Base. Ademais, os parâmetros de desempenho para os itens 3.4.3.3 - APH – Atendimento Pré-Hospitalar, 3.4.3.4 - Serviço de Atendimento Mecânico e 3.4.3.5 - Serviço de Atendimento a Demais Incidentes admitem que até 10% das ocorrências tenham um tempo superior ao limite estabelecido.

5. PER Base Item 3.4.6.2

Em vistas do escopo constante no item 3.4.6.2. do PER Base, é exigido o atendimento de vários itens, incluindo obrigações relacionadas ao ‘tapers de entrada e saída’;

‘Sistema de pesagem dinâmica em alta velocidade com sensores embutidos no pavimento - HSWIM’; e ‘Pátios para Transbordo de Produtos Perigosos’.

Verifica-se, contudo, que tais obrigações não são factíveis de atendimento nas localizações atuais, exigindo a intervenção imediata e, em alguns casos, até a realocação delas.

Desta forma, entendemos que para atendimento do escopo destas balanças é aplicado o prazo 12 meses do item 3.2.6.6.1, como apresentado na tabela 135.

Cronograma de Implantação Operacional, do PER Anexo.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Para o Posto de Pesagem Veicular (PPV) recebido pela concessionária em condições de Operações, deve ser cumprido o prazo de 1 mês para operação e o prazo 12 meses para a adequação final. Caso não seja possível a readequação do PPV existente aos requisitos normativos e aos padrões estabelecidos no PER, a Concessionária deverá apresentar sua proposta para autorização da ANTT, que, se aprovada, poderá realocar o PPV para local distinto, em condições adequadas às exigências normatizadas. Neste caso, o prazo para implantação é de 24 meses, como de um novo PPV, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

6. Modelo Econômico-Financeiro

Em referência ao Modelo Econômico-Financeiro ("MEF") disponibilizado no Data Room ("MEF - Lote 2 Mar_22_OPEX_rev10_TCU"), verifica-se que o quantitativo de colaboradores da aba 'MO' não compreende o mínimo necessário para atendimento do parâmetro de circulação no período 24 horas.

Isso porque, na aba 'CRONOVEIC' são previstos 13 (treze) veículos (Ano 2) e, por outro lado, na aba 'MO' foram estimados apenas 40 (quarenta) colaboradores (Ano 2).

Desta forma, haveria 3 (três) colaboradores por veículo, sendo que, na verdade, seriam necessários 4 (quatro) colaboradores.

Com isso, solicita-se ajuste do número de colaboradores na aba "MO" do MEF. Considerando que, caso mantida, essa divergência resultaria em um subdimensionamento de 26 (vinte e seis) colaboradores/ano, com um impacto financeiro de R\$ 37,6 MM.

Respostas: O entendimento não está correto. Nos estudos de viabilidade, o quantitativo de mão de obra para tripular as 13 viaturas de inspeção de tráfego calcula-se somando os quantitativos dos itens 3.2.3.2 e 3.2.3.3, ou seja $40 + 18 = 58$, que supre a necessidade de operação nas 24 horas do dia, em todos os dias do ano, conforme apresentado no arquivo "MEF - Lote 2 Mar_22_OPEX_rev10_TCU", na planilha "MO".

Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial.

Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

Portanto, a Concessionária deverá fazer o dimensionamento operacional de forma a cumprir os parâmetros operacionais do PER, 24 horas por dia, em todos os dias do ano, inclusive aos sábados, domingos e feriados e considerando também a sazonalidade da rodovia.

7. PER Anexo Item 3.2.6.3.

Em linha com o previsto na tabela 144, Apêndice D, bem como no item 3.2.6.3., ambos do PER Anexo, no que diz respeito às Base de Serviços Operacionais ("BSO") e Serviços de Atendimento ao Usuário ("SAU"), entende-se que o prazo de implementação das BSO/SAU é de 06 (seis) meses, enquanto o prazo para atendimento das obrigações provisórias é de 01 (mês).

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto.

Caso contrário, por gentileza, esclarecer o racional que deverá ser adotado.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. No PER Anexo, item 3.2.6 FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS, item B - Mapa de implantação operacional existem dois momentos distintos para início da operação. Na Tabela 135 – Cronograma de Implantação Operacional, estão definidos os prazos, sendo importante observar a legenda: P4 (4 - Início de Operação 1º mês) e P5 (5 - Início de Operação 6º mês). No PER BASE, no item 3.4.3.1 SAU - Serviço de Atendimento ao Usuário estão definidas as obrigações P (Provisório) e D (Definitivo). A entrega definitiva (D) tem o prazo de 12 meses e deve atender todos os requisitos do PER.

8. PER Base Item 3.4.2.8.

Com relação ao item 3.4.2.8. do PER Base, em relação ao Sistema de Controle de Velocidade ("SCV"), são previstas as seguintes obrigações a futura Concessionária:

- a. disponibilização, instalação, manutenção e permanente reposição de equipamentos das unidades de monitoração eletrônica de velocidade;
- b. coleta e processamento de imagens e dados captados pelos equipamentos;
- c. envio das imagens captadas à ANTT para validação e obtenção de dados dos veículos/proprietários;
- d. processamento dos dados e imagens validados pela ANTT;
- e. impressão das notificações de infração e, posteriormente, das notificações de penalidade;
- f. envio das notificações à ANTT para postagem;
- g. geração de relatórios estatísticos e gerenciais a partir dos dados coletados pelos equipamentos e sistema de processamento; e
- h. disponibilização à ANTT de todas as imagens captadas e dados processados.

No entanto, não identificamos o respectivo orçamento no Modelo Econômico-Financeiro ("MEF") (arquivo "MEF - Lote 2 Mar_22_OPEX_rev10_TCU") referente as obrigações mencionadas acima. Caso existente, favor informar a sua localização no MEF. Por outro lado, caso não tenha sido previsto originalmente, solicitamos a sua inclusão no MEF.

Respostas: Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante à Concessionária, sendo meramente referencial.

Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

O proponente deve considerar na sua composição de valores os investimentos/custos necessários para atendimento à estas obrigações.

9. PER Base Itens 3.4.3.1. e 3.4.3.5.

Em referência ao item 3.4.3. do PER Base, destacam-se as seguintes obrigações:

“Item 3.4.3.1: As BSO/SAUs deverão dispor de local próprio para a guarda de animais, que ali deverão ser depositados pelos veículos de apreensão de animais e permanecer até sua destinação final”; (...)

Item 3.4.3.5: Todas as equipes operacionais da Concessionária, que atuam na rodovia, deverão ser capacitadas a realizar a apreensão e manejos de animais e a iniciar o combate aos incêndios. Estas equipes deverão fornecer apoio à PRF e ao BPRv, sendo que os animais que se encontrarem na faixa de domínio da rodovia, colocando os usuários em situação de risco, deverão ser presos pelas equipes da Concessionária, que aguardarão equipe da PRF ou BPRv, acionada pelo CCO, para sua devida apreensão”.

Nesse âmbito, ressalta-se que, para o cumprimento das obrigações mencionadas acima, a futura Concessionária deverá dispor de responsável técnico habilitado para a captura, armazenamento e destinação dos animais, conforme exigência do Instituto Brasileiro do meio Ambiente – IBAMA (“Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico”).

Em análise ao Modelo Econômico-Financeiro (“MEF”) (“MEF - Lote 2 Mar_22_OPEX_rev10_TCU”), por outro lado, não foi encontrada a respectiva alocação de recursos ligada aos custos com a destinação final dos animais e/ou tratamento de animais atropelados.

Assim, solicita-se informação da parte do MEF que trata dos custos relacionados ao manejo, guarda, tratamento, captura e destinação de animais. Caso contrário, por gentileza, pedimos que os respectivos orçamentos sejam incluindo no MEF.

Respostas: Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante à Concessionária, sendo meramente referencial.

Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

O proponente deve considerar na sua composição de valores os investimentos/custos necessários para atendimento à estas obrigações, legislações vigentes e também seu modelo operacional.

10. Modelo Econômico-Financeiro

Em referência ao Modelo Econômico-Financeiro (documento “MEF - Lote 2 Mar_22_OPEX_rev10_TCU”), adotou-se a frequência de 9 (nove) roçadas durante o ano.

Contudo, verifica-se que esta frequência não é suficiente para atender os parâmetros exigidos pelo PER, considerando que o clima para atendimento dos parâmetros seria necessário, no mínimo, a periodicidade de 14 (quatorze) vezes a.a, nos 4 (quatro) metros.

Considerando que o impacto causado por esta diferença representa cerca de R\$ 210,5 MM, solicita-se a correção do MEF.

Respostas: Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante à Concessionária, sendo meramente referencial.

Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

O proponente deve considerar na sua composição de valores os investimentos/custos necessários para atendimento à estas obrigações, legislações vigentes e também seu modelo operacional.

Protocolo 50500.231033/2023-31

Recebido em 28 de julho de 2023 – 17:31:05

1. PER Anexo Item 3.2.2.

Conforme o item 3.2.2. do PER Anexo, a extensão total de implantação de ciclovia é de 73,417 km. Por outro lado, nos termos da tabela 113 do PER Anexo, a extensão total de implementação de ciclovias é 72,377 km.

Diante disso, entende-se que a extensão total a ser implementada de ciclovia é aquela exposta no item 3.2.2., "n", isto é de 73,417 Km.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está correto. A extensão total a ser implementada de ciclovia é de 73,417 km.

2. PER Anexo Item 3.2.2., "F."

Em referência ao item 3.2.2. do PER Anexo, verifica-se que a intervenção dos diamantes listados a seguir constam como "implantação", porém no projeto funcional foi referenciado como "melhoria".

Considerando que o Modelo Econômico-Financeiro ("MEF") tem por base as quantidades constantes no projeto funcional, verifica-se que não há verba o suficiente para implantação das obrigações previstas no PER.

☐ Diamante (BR-277) | km 1,5 | Implantação | 4º

☐ Diamante (BR-277) | km 3,5 | Implantação | 4º

☐ Diamante (BR-277) | km 4,3 | Implantação | 4º

☐ Diamante (BR-277) | km 6,7 | Implantação | 4º

Diante do exposto, entende-se que, nesse a futura Concessionária deverá implantar um novo diamante e desconsiderar as quantidades apresentadas no MEF.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso contrário, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está correto. O proponente deve atender a previsão do PER. Esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1. do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. O proponente deve considerar na sua composição de valores os investimentos/custos necessários para atendimento à estas obrigações.

3. PER Base Itens 3.2.9. e 3.2.9.1.

Nos termos da tabela apresentada no item 3.2.9.1. do PER Base, foram adotadas as seguintes características geométricas das pistas existentes no Sistema Rodoviário:

☐ Faixa de rolamento = 3,5m

☐ Acostamento externo = 2,0m

☐ Acostamento interno = 0,6m

☐ Canteiro central = 6,0 m

Nesse âmbito, entende-se que as referências mencionadas acima deverão ser adotadas também nas pistas existentes onde há ampliação.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto.

Caso contrário, favor esclarecer. E ainda, porventura, se a obrigação seja adequar todas as pistas existentes para as larguras solicitadas no PER, favor informar em qual parte do Modelo Econômico-Financeiro ("MEF") foram alocadas verbas para essa adequação.

Respostas: Conforme exposto no item "3.2.9.1. a" do PER Base, a Concessionária deverá adequar todas as pistas existentes conforme tabela ou manter as larguras existentes caso sejam superiores. Ademais, esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

4. PER Base Itens 3.2.9. e 3.2.9.1.

Segundo a tabela constante no item 3.2.9.1. do PER Base, foram consideradas as seguintes larguras a serem adotadas nas pistas novas, a saber:

☒ Faixa de rolamento = 3,6m

☒ Acostamento externo = 2,50m

☒ Acostamento interno = 0,6m

☒ Canteiro central = 6,0 m

☒ Gabarito vertical = 5,5m

☒ Rampa = Igual ou inferior à rampa da pista existente adjacente no item 3.2.4. do PER Anexo são estabelecidas as velocidades de referência dos trechos rodoviários que, por sua vez, não são condizentes com o relevo da pista já existente.

Nesse caso, entende-se que o parâmetro a ser seguido é a rampa de velocidade prevista pelo PER, e não a rampa da pista adjacente.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Caso seja necessário atender as velocidades solicitadas no Anexo A do PER, favor esclarecer quais parâmetros deverão ser atendidos nos casos de velocidade 70 km/h e 90 km/h, vez que não se encontra explícito no Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais.

Respostas: O entendimento não está correto. Conforme tabela citada do item 3.2.9.1 do PER, a inclinação da rampa das pistas novas não poderá ser maior do que a rampa das pistas adjacentes. Com relação ao atendimento à velocidade diretriz do item 3.2.4 do Anexo A do PER, ele deve ser observado para todos os parâmetros geométricos calculados em função da velocidade diretriz, por meio de retro análise das condições geométricas.

5. PER Base Itens 3.2.9. e 3.2.9.1.

Em referência ao item 3.2.9. do PER Base, entende-se que será necessária a adequação da pista existente para classe M-I nos locais onde não há ampliações e melhorias.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso contrário, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Para as pistas existentes, independentemente de haver ou não previsão de ampliação, serão exigidos os parâmetros relacionados no item "3.2.9.1. a" do PER Base, consideradas as exceções previstas no item 3.2.4 – Parâmetros Técnicos, "B. Exceções" do PER ANEXO.

6. PER Base Itens 3.2.9. e 3.2.9.1.

Em vistas do item 3.2.9. do PER Base, entende-se que não será necessária a adequação da pista existente para classe 1-A nos locais onde há ampliações e melhorias.

Isto é, a pista existente poderá atender aos parâmetros do PER da pista existente, considerando a faixa de 3,5m e o acostamento externo de 2,0m.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso contrário, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Para as pistas existentes, independentemente de haver ou não previsão de ampliação, serão exigidos os parâmetros relacionados no item "3.2.9.1. a" do PER Base, consideradas as exceções previstas no item 3.2.4 – Parâmetros Técnicos, "B. Exceções" do PER ANEXO.

7. Minuta de Contrato Cláusula 8.1.8.

Conforme a cláusula 8.1.8. da minuta de Contrato, entende-se que a futura Concessionária será responsável por todos os custos e prazos referentes ao remanejamento de interferências. Por outro lado, interferências não integrantes do Sistema Rodoviário, bem como os irregulares e regulares que impactem o cronograma de obra, ficarão à cargo do Poder Concedente.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto.

Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Conforme disposto nas subcláusulas 8.1.8, 22.1.5 e 22.2.9, configuram risco da Concessionária os custos associados à remoção ou realocações de Interferências, observando-se o disposto na subcláusula 8.1.8. Em relação às Interferências, são de responsabilidade do Poder Concedente apenas os custos decorrentes da remoção ou realocação de Interferências de infraestruturas não integrantes do Sistema Rodoviário que estejam irregulares na faixa de domínio, quando o terceiro não tenha responsabilidade contratual pela sua remoção ou realocação ou quando autorizada sua remoção ou realocação na hipótese da subcláusula 8.1.8 (ii).

8. PER Base Item 3.1.3.

No âmbito do item 3.1.3. do PER Base, entende-se que embaixo das Obras de Arte Especiais ("OAE") existentes, seria possível reduzir as larguras do acostamento ou canteiro central para se evitar a demolição da OAE, uma vez que não há verba prevista no Modelo Econômico-financeiro ("MEF") para tais demolições.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto.

Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Conforme expresso no item "3.2.9.1. b" do PER Base, poderão ser reduzidas as larguras do canteiro central em função de restrições de gabarito horizontal no cruzamento com OAEs existentes. Todavia, a redução nas larguras de acostamento só é possibilitada no cruzamento com OAEs ferroviárias, conforme expresso no item "3.2.4. B.3" do PER Anexo.

Ademais, conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante à Concessionária, sendo meramente referencial.

Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

9. PER Anexo

Em análise aos documentos vinculados ao certame licitatório, verificou-se que na publicação do PER foram alterados alguns itens, em especial os listados abaixo, que refletem na alteração das quantidades indicadas no estudo anterior (PER nov./22).

☒ inserida correção de curva vertical;

☒ alteração de algumas velocidades.

Nesse âmbito, favor esclarecer a como foi feita a quantificação desses novos itens no Modelo Econômico-financeiro ("MEF").

Respostas: A Concessionária deverá atender a todas as obrigações previstas no PER. Esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1. do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente, assim como MEF, não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

10. PER Anexo

Em análise aos documentos vinculados ao certame licitatório, verificou-se que não há referência quanto ao tratamento aplicável aos pontos de ônibus já existentes, bem como não há previsão acerca da implantação de novos pontos.

Com isso, entende-se que a futura Concessionária não deverá destinar verba para a implementação, operação e/ou manutenção de pontos de ônibus existentes.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento não está correto. Os quantitativos de Pontos de Ônibus a serem implantados são, no mínimo, os seguintes:

| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | SNV |
|-----------|------------|----------|-------|-----|-------------|
| BR-153/PR | 1 | 19,1 | 12 | 3º | 153BPR1213 |
| | 24,7 | 39,9 | 1 | 3º | 153BPR1230 |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| BR-277/PR | 3,9 | 13,3 | 7 | 3º | 277APR3010 |
| | 0 | 4,7 | 4 | 4º | 277BPR0010 |
| | 29 | 45,6 | 2 | 6º | 277BPR0033a |
| | 54,6 | 67,8 | 2 | 4º | 277BPR0033c |
| | 67,8 | 70,4 | 7 | 3º | 277BPR0033d |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| BR-369/PR | 4,4 | 22,3 | 2 | 4º | 369BPR0480B |
| | 37 | 39,2 | 1 | 4º | 369BPR0495 |
| | 39,2 | 51,8 | 1 | 4º | 369BPR0500 |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-092 | 200,19 | 217,9 | 5 | 5º | 092S0140EPR |

| | | | | | |
|----------------|-------------------|-----------------|--------------|-------------|-------------|
| | 218,52 | 238,84 | 2 | 5º | 092S0160EPR |
| | 238,84 | 252,03 | 3 | 6º | 092S0170EPR |
| | 255,67 | 272,8 | 7 | 6º | 092S0195EPR |
| | 283,28 | 299,41 | 4 | 7º | 092S0210EPR |
| | 300,09 | 302,46 | 2 | 7º | 092S0235EPR |
| | 302,46 | 305,64 | 1 | 7º | 092S0240EPR |
| | 308,3 | 327,3 | 4 | 7º | 092S0270EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-151 | 186,17 | 209,07 | 1 | 7º | 151S0130EPR |
| | 209,54 | 213,85 | 1 | 6º | 151S0163EPR |
| | 213,85 | 216,13 | 1 | 6º | 151S0167EPR |
| | 216,13 | 223,42 | 4 | 4º | 151O0170EPR |
| | 223,42 | 242,77 | 3 | 4º | 151S0174EPR |
| | 242,77 | 255,81 | 11 | 5º | 151O0176EPR |
| | 255,81 | 256,4 | 1 | 5º | 151D0180EPR |
| | 256,4 | 257,68 | 2 | 5º | 151D0185EPR |
| | 260,79 | 262,28 | 2 | 5º | 151D0200EPR |
| | 262,28 | 288,59 | 11 | 5º | 151D0210EPR |
| | 288,59 | 289,81 | 2 | 5º | 151D0220EPR |
| | 289,81 | 290,55 | 1 | 5º | 151D0225EPR |
| | 290,55 | 310,21 | 17 | 5º | 151D0230EPR |
| 310,21 | 319,71 | 7 | 5º | 151D0250EPR | |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-239 | 0 | 12,549 | 4 | 7º | 239S0010EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-407 | 3,5 | 18,85 | 6 | 4º | 407S0020EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-408 | 11,24 | 17,13 | 3 | 3º | 408S0030EPR |
| | 17,13 | 22,99 | 2 | 3º | 408S0040EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-508 | 0 | 29,69 | 13 | 5º | 508D0010EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-804 | 0 | 2,71 | 3 | 3º | 804S0010EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-855 | 2,9 | 8,06 | 1 | 5º | 855S0020EPR |

Quanto aos pontos de ônibus existentes assim como todos os itens constituintes do sistema rodoviário, devem ser mantidos pela concessionária, pois se trata de edificação que faz parte da faixa de domínio do sistema rodoviário concedido.

11. PER Anexo Item 3.2.

Em análise ao PER Base e Anexo, não foram identificadas quais seriam as obras de melhorias dos seguintes itens:

- ☒ Trombeta (PR-508) - km 0 | 5º ano;
- ☒ Trombeta (PR-855) - km 8,06 | 5º ano;

- ☒ Diamante (BR-153) - km 40,91 | 3º ano;
- ☒ Diamante (PR-092) - km 203,93 | 5º ano;
- ☒ Diamante (PR-092) - km 218,05 | 5º ano;
- ☒ Diamante (PR-092) - km 225,86 | 5º ano;
- ☒ Parclo sem rotatória (PR-277) - km 3,5 | 5º ano;
- ☒ Trevo (BR-153) - km 1 | 3º ano;
- ☒ Trevo (BR-153) - km 18,65 | 3º ano;
- ☒ Dispositivo Especial Rede Ferroviária Federal (PR-092) - km 199,7 | 4º ano;
- ☒ Passagem Superior (BR-369) - km 19,1 | 3º ano
- ☒ Trevo (BR-153) - km 1 | 3º ano.

Com isso, solicita-se esclarecimento acerca de quais serão as melhorias necessárias nos itens mencionados acima.

Respostas: As obras de melhorias são aquelas indicadas no PER Anexo, com a realização de intervenções para adequações, ajustes, complementações, melhorias técnicas e de capacidade, identificadas como necessárias no desenvolvimento do projeto executivo, para propiciar que os dispositivos citados atendam aos parâmetros de desempenho definidos no PER Base.

12. PER Base

Em referência aos documentos técnicos vinculados ao certame licitatório, entende-se que a futura Concessionária poderá adotar a largura do canteiro central de acordo com a Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Caso contrário, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A largura do canteiro central deve atender às diretrizes do item "3.2.9" do PER Base, consideradas as exceções previstas no item 3.2.4 – Parâmetros Técnicos, "B. Exceções" do PER ANEXO.

13. Minuta de Contrato - Cláusula 5.5. PER Anexo

Nos termos do PER, é previsto que a execução das obras de ampliação deve se iniciar a partir do 3º ano da Concessão.

Dessa forma, antes do início da execução das obras será necessária a obtenção de todas as licenças ambientais aplicáveis, incluindo o respectivo Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental ("EIA/RIMA").

Acontece que, em média, o prazo de duração do processo de licenciamento ambiental é de 2 (dois) anos, independente dos esforços da futura Concessionária.

Ademais, segundo a cláusula 5.5. da minuta de Contrato, a futura Concessionária não poderá se eximir da responsabilidade pelo cumprimento dos prazos de execução de obras e serviços previstos no PER em função da obtenção parcial de licenças e autorizações nesse âmbito, na hipótese de ocorrer eventuais atrasos no processo de licenciamento ambiental, no qual a Concessionária não tiver dado causa ou não tiver culpa, que resultar no adiamento da entrega das obras de ampliação, entende-se a Concessionária não será penalizada, bem como não haverá a redução da Tarifa Básica de Pedágio.

Ressalta-se que este entendimento não difere do definido no âmbito do Edital de Concessão nº 01/2022 referente à concessão do sistema rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG), em que foi estipulado que a responsabilidade da Concessionária seria apurada em

procedimento administrativo específico, conforme esclarecimento nº 43 do Protocolo 50500.024431/2022- 12.

Deste modo, entende-se que comprovada a ausência de culpa da Concessionária, essa não poderá ser responsabilizada por eventuais atrasos no licenciamento ambiental.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Cabe esclarecer que os prazos dispostos no PER são para a conclusão das obras. Conforme subcláusula 5.5 do contrato de concessão, é responsabilidade da concessionária o cumprimento do prazo de execução das obras e serviços, independentemente de atrasos no processo de licenciamento ambiental. A apuração de eventual responsabilidade da Concessionária será realizada observando procedimento administrativo específico e disposições contratuais e regulamentares aplicáveis.

14. PER Anexo

Não foi estabelecido no PER Base e/ou Anexo o que será considerado como “melhoria” das Bases de Serviços Operacionais ("BSOs").

A fim de evitar interpretação distintas e firmar um único entendimento mais restritivo do significado de melhorias, favor esclarecer o que será considerado “melhoria” das BSOs.

Respostas: Esclarece-se que "Melhorias" são todos os serviços necessários para adequar as instalações existentes às exigências do item 3.4 do PER Base, deixando-as em condições de operação, bem como atendimento às legislações vigentes, tais como legislações trabalhistas, de vigilância sanitária, Corpo de Bombeiros e acessibilidade, dentre outras aplicáveis para sua adequada operação.

15. Modelo Econômico-Financeiro

Conforme o PER Base e Anexo, verifica-se que não foram consideradas as áreas de desapropriação dos dispositivos referentes a BR-277 do km 1,5 | 3,5 | 4,3 | 6,7, conforme previsto no Modelo Econômico-Financeiro ("MEF").

Dessa forma, favor esclarecer se o MEF levou em consideração as desapropriações mencionadas acima. E, em caso positivo, qual o item correspondente.

Respostas: Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial.

Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

O proponente deve considerar na sua composição de valores os investimentos/custos necessários para atendimento à estas obrigações.

16. PER Base

No âmbito de instabilidade dos taludes na região da serra do mar, favor esclarecer se os taludes da região são instrumentados.

No caso de serem instrumentados, favor disponibilizar as últimas leituras. E, no caso contrário, favor confirmar se a futura Concessionária será obrigada a instrumentar os taludes da região da Serra do Mar.

Respostas: Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante à Concessionária, sendo meramente referencial.

Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

O proponente deve considerar na sua composição de valores os investimentos/custos necessários para atendimento à estas obrigações.

17. PER Base Item 3.1.1.

Conforme o quadro apresentado no item 3.1.1. do PER, foi previsto que o procedimento de reforço estrutural do pavimento flexível deverá observar, dentre outros, o parâmetro de deflexão máxima admissível.

Ainda, é estabelecido que o parâmetro referente à Deflexão Característica ("DC") máxima será avaliada quinquenalmente.

Nesse âmbito, solicita-se esclarecimento sobre qual a frequência de entrega do levantamento de deflexão.

Respostas: Para fins de avaliação do parâmetro de desempenho relacionado à deflexão característica máxima, o levantamento e entrega do relatório devem ser feitos ao final da fase de recuperação, quinquenalmente ao longo da fase de manutenção e na fase de recebimento ao final da concessão.

Protocolo 50500.231025/2023-95

Recebido em 28 de julho de 2023 – 17:28:00

1. PER Anexo Item 3.2.6.2.8.

Em referência ao item 3.2.6.8. do PER anexo, é estabelecido o prazo de 12 (doze) meses para entrega dos novos equipamentos relacionados ao Sistema de Controle de Velocidade ("SCV").

Com isso, entende-se que o prazo de entrega dos Radares Portáteis, conforme exigido na tabela 139, Apêndice C do PER também devam ser entregues no prazo de 12 meses. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto.

Caso contrário, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. A Tabela 135 do PER Anexo apresenta o cronograma de implantação operacional, ou seja, no prazo estipulado de 12 meses os novos equipamentos do SCV deverão estar implantados/adquiridos e em operação, sejam eles fixos ou móveis.

2. PER Base Item 3.4.2.4.

Nos termos do item 3.4.2.4. do PER Base, é previsto que o Sistema Rodoviário deverá ser monitorado ininterruptamente pelo Circuito Fechado de TV ("CFVT" deverá), devendo não ter nenhum ponto cego e com 100% de cobertura.

Com base no exposto, entende-se que o Sistema Rodoviário deve ser monitorado, sem pontos cegos e em 100% de sua extensão, mediante a utilização do recurso PTZ ("Pan/Tilt/Zoom"), configurado com posições pré-definidas ("presets") para monitoramentos subsequentes para ambos os sentidos da rodovia.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso contrário, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A concessionária deverá instalar, no mínimo, o quantitativo de equipamentos previstos no PER Anexo e o sistema deverá cobrir integralmente todo o sistema rodoviário, sem pontos cegos. Assim, a Concessionária pode fazer uso de toda a capacidade tecnológica dos equipamentos para atendimento ao parâmetro estabelecido no PER para monitoração por meio de CFTV.

3. PER Base Item 3.4.2.4.

Em referência ao item 3.4.2.4. do PER Base, verifica-se que não foi mencionado o Posto de Fiscalização da ANTT como uma edificação para instalação das câmeras de monitoramento das edificações.

Porém, o item 3.4.8.1. do PER faz referência ao Escritório de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária ("ESROD") da ANTT como estrutura física operacional da rodovia para instalação Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial, incluindo todos os equipamentos.

Ante ao exposto, entende-se que devem ser instaladas câmeras de monitoramento no Posto de Fiscalização da ANTT.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A concessionária deverá implantar estrutura de vigilância patrimonial no posto de ESROD - Escritório Regional de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária da ANTT que poderá compreender, mas não deverá se limitar, a instalação de câmeras de monitoramento. Caso a ANTT opte por locação de imóvel, a vigilância patrimonial poderá ser dispensada se o local prover sistema próprio de segurança e controle de acesso.

4. PER Base Item 3.4.2.5.

Fazendo referência ao "PER", item "3.4.2.5 PMVf - Painel de Mensagem Variável – fixo., é exigido que esse permita a configuração de sinais de trânsito com 'cluster' dos símbolos nas cores vermelha (R), verde (G) e amarela (Y - âmbar).

Desta forma, entende-se que o PMV Fixo deverá conter uma área gráfica limitada com as cores vermelha (R), verde (G) e azul (B) para reproduzir os sinais de trânsito, enquanto na área de texto a cor dos LEDs poderá ser somente âmbar (Y).

Este foi o entendimento fornecido nos esclarecimentos do Edital de Concessão nº 01/2022, referente à concessão do sistema rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG).

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto, o PMV fixo deve ter uma área gráfica, devendo também atender aos requisitos na norma "ABNT NBR 17050 - Sinalização viária - Painel de mensagens variáveis (PMV)", em sua versão mais recente.

5. PER Base Item 3.4.2.5

Em referência ao item 3.4.2.5. do PER, o Painel de Mensagem Variável Fixo ("PMV Fixo") deverá permitir a configuração de sinais de trânsito com cluster dos símbolos nas cores vermelha (R), verde (G) e amarela (Y - âmbar).

Contudo, conforme a regulamentação do Código Brasileiro de Trânsito, as placas de sinalização devem ser reproduzidas nas cores vermelha e branca.

Portanto, entende-se que na área de reprodução dos sinais de trânsito, o painel deverá conter as cores vermelha (R), verde (G) e azul (B) na área gráfica, para que seja possível reproduzir a cor branca, enquanto na área de texto a cor dos LEDs poderá ser âmbar (Y).

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto, o PMV fixo deve ter uma área gráfica, devendo também atender aos requisitos na norma "ABNT NBR 17050 - Sinalização viária - Painel de mensagens variáveis (PMV)", em sua versão mais recente.

6. PER Base Item 3.4.2.6

Em vistas do item 3.4.2.6. do PER, verifica-se que não foi definida a cor dos LEDs dos Painéis de Mensagem Variável Móvel ("PMV Móvel"), mantendo a mesmas características técnicas dos PMVs fixos.

Dessa forma, entende-se que os LEDs dos PMVs Móveis devem ser, em sua totalidade, na cor âmbar (Y).

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto, o PMV móvel pode ter apenas a cor âmbar. Deve também atender os requisitos na norma "ABNT NBR 17050 - Sinalização viária - Painel de mensagens variáveis (PMV)", em sua versão mais recente.

7. PER Base Item 3.4.2.7.

Verifica-se que não foram definidos os locais de instalação dos sensores que compõem o Sistema de Detecção de Altura ("SDA") no item 3.4.2.7. do PER.

Com base nos procedimentos operacionais, entende-se que deverão ser instalados 2 (dois) SDAs em cada PPF, 1 (um) SDA no HSWIM na via expressa e 1 (um) SDA na balança de precisão ("WIM"). Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Esclarece-se que deverá ser instalado um Sistema de Detecção de Altura (SDA) na entrada do Posto de Pesagem Fixo (PPF) para aferir a altura e outro SDA próximo da balança de precisão (antes da saída) para aferir se altura foi regularizada. Caso tenha sido regularizada, permite-se a saída do conjunto transportador, caso exista nova detecção de necessidade de regularização de altura, direciona-se o conjunto transportador novamente para o estacionamento do PPF.

8. PER Base Item 3.2.6.2.8.

Nos termos do item 3.4.2.8. do PER, referente ao Sistema de Controle de Velocidade ("SCV"), é definido que os equipamentos de controle de velocidade existentes devem ser assumidos e mantidos em operação pela futura Concessionária.

Porém, em vistoria ao local, foram identificados dispositivos existentes e instalados para o controle de velocidade distribuídos em 2 (duas) classes de equipamentos, sendo uma classe de medidores de velocidade de veículos automotores (metrológicos) e uma classe de dispositivos falsos (não metrológicos).

Dessa forma, entende-se que ambas as classes de equipamentos ("metrológicos" e "não metrológicos") devem ser recuperados e mantidos pela futura Concessionária.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. De acordo com o item 3.4.2.8 do PER Base, "os equipamentos de controle de velocidade existentes no sistema rodoviário e operados por autoridade rodoviária, de forma a permitir a sua continuidade, devem ser assumidos e mantidos em operação pela concessionária desde o início da concessão. Os equipamentos que não estiverem em condições de operação deverão ser restabelecidos ou substituídos no prazo de 60 dias."

9. PER Anexo Apêndice C – Item 3.2.6.2.8

De acordo com a tabela 139, constante no item 3.2.6.2.8., Apêndice C do PER Anexo, foi estabelecida a quantidade mínima de 24 (vinte e quatro) medidores de velocidade de veículos automotores (metrológicos) do Sistema de Controle de Velocidade – Fixo ("SCV"), para o trecho lá destacado.

Em visita técnica ao trecho foram identificados medidores de velocidade de veículos automotores (metrológicos) existentes e instalados.

Com base no exposto, deve ser entendido que a quantidade total de medidores de velocidade de veículos automotores (metrológicos) a ser instalada e/ou mantida em operação seja 24, já incluindo os existentes.

Nosso entendimento está correto? Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está correto. A fiscalização de velocidade deve ter continuidade, conforme estabelecido no PER Base. Na planilha de quantidades estão previstos 28 pontos de fiscalização, sendo certo que cada ponto deve fiscalizar todas as faixas de tráfego na seção da rodovia, no mesmo sentido. Essa quantidade pode englobar equipamentos já existentes no sistema rodoviário, desde que estes possuam todas as condições exigidas para sua operação.

10. PER Base Item 3.4.2.8.

Conforme o item 3.4.2.8. do PER Base, foi definido que os equipamentos de controle de velocidade existentes devem ser assumidos e mantidos em operação pela futura Concessionária.

No entanto, em vistoria no local, verificou-se que o número de medidores de velocidade de veículos (metrológicos) é menor que o número de faixas da via, por exemplo, em locais onde o acostamento foi transformado em faixa adicional.

Com isso, entende-se que a futura Concessionária deverá ampliar a quantidade de faixas fiscalizadas para se equiparar com o número de faixas da via, quando necessário.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está correto. A fiscalização de velocidade deve ter continuidade, conforme estabelecido no PER Base. Na planilha de quantidades estão previstos 28 pontos de fiscalização, sendo certo que cada ponto deve fiscalizar todas as faixas de tráfego na seção da rodovia, no mesmo sentido.

11. PER Base Itens 3.4.12. e 3.2.6.2.11.

Nos termos do item 3.4.12 do PER Base, verifica-se que foi definido o parâmetro de desempenho do Sistema de Iluminação Inteligente ("SII"). Por outro lado, no cronograma de implementação constante no item 3.2.6.2.11. do PER, o SII aparece como não aplicável.

Dessa forma, entende-se que o parâmetro de desempenho do sistema de iluminação a ser instalado, deve seguir o disposto no item 3.4.12.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Esclarece-se que a indicação de "N.A." na Tabela 135 do PER Anexo indica que o Serviço de Iluminação Inteligente não é aplicável, contudo, para os locais onde há a previsão ou instalação de iluminação na rodovia, estes deverão atender aos requisitos e parâmetros de desempenho expressos no item "3.1.8" do PER Base.

12. PER Base Item 3.4.2.2.

Conforme o disposto no item 3.4.2.2. do PER, em relação parâmetros técnicos relativos ao Sistema de Análise de Tráfego ("SAT"), é previsto que os equipamentos deverão fornecer, dentre outros, a classificação dos veículos.

Ainda, considerando que a detecção de motocicletas está vinculada a sua massa metálica, ainda que em muitos casos a massa metálica deste tipo de veículo seja insuficiente para alterar o campo magnético do sensor (laço indutivo), entende-se que poderão ser utilizados os novos equipamentos disponíveis no mercado, que já contam com essa funcionalidade, dispensando sensores

do tipo piezoelétrico, possuindo, inclusive, maior valor econômico.

Entende-se que a classificação dos veículos deverá obedecer a divisão em grupos por comprimento do respectivo veículo, sendo: motocicletas; veículos leves (pequeno porte); e veículos pesados (grande porte).

Favor confirmar se nossos entendimentos estão corretos. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. O sistema de Análise de Tráfego (SAT) deve atender aos parâmetros estabelecidos no PER, de modo a classificar conforme a tabela de categorias disposta na cláusula 19.2.5 do Contrato.

13. PER Item 3.4.4.5

Nos termos do item 3.4.4.5. do PER, é estabelecido que as Unidades Móveis deverão ser instaladas em todos os veículos operacionais da futura Concessionária, Polícia Rodoviária Federal ("PRF"), Batalhão da Polícia Rodoviária da Polícia Militar ("BPRV") e ANTT.

O item 3.4.45 do PER também determina que devem ser instaladas estações fixas nas praças de pedágio, postos de pesagem fixos, Base de Serviços Operacional ("BSO") do Serviços de Apoio ao Usuário ("SAU"), no Centro de Controle Operacional ("CCO"), nas UOPs, Delegacias da PRF e do BPRV e nos Escritórios de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária (ESROD) da ANTT.

Contudo, ao analisar a tabela 139, Apêndice C do PER, não foi definida quantidade de estações fixas, móveis e portáteis para a PRF e para o BPRv.

Dessa forma, entende-se que, nos casos das Unidades Móveis e Estações Fixas, aplica-se o mesmo critério definido para a ANTT, isto é, 1 (uma) estação fixa por Base Operacional da PRF e do BPRv, 1 (uma) estação móvel por viatura da PRF e do BPRv e 2 (dois) rádios portáteis por viatura da PRF e do BPRv.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Esclarece-se que devem ser considerados para cada Base Operacional da PRF e do BPRv, 1 (um) Terminal Fixo e 2 (dois) Portáteis. Para cada veículo da PRF e do BPRv devem ser considerados 1 (um) Terminal Móvel e 2 (dois) Portáteis. No PER ANEXO, na Tabela 139 – Quantitativos Mínimos das Instalações e Equipamentos, estão determinadas as quantidades de Bases e Veículos da PRF e BPRv.

14. PER Base

Constata-se a ausência de qualquer citação sobre as tecnologias e modelos dos equipamentos dos sistemas de radiocomunicação da Polícia Rodoviária Federal ("PRF") e do Batalhão da Polícia Rodoviária da Polícia Militar ("BPRv").

Com isso, solicita-se que sejam informadas as tecnologias e os modelos atuais dos equipamentos para orçamento, fornecimento e integração dos novos equipamentos aos sistemas de radiocomunicação da PRF e do BPRv, considerando independentes do sistema de radiocomunicação da futura Concessionária.

Respostas: Esclarece-se que poderão ser adotados equipamentos e sistemas com diferentes tecnologias para o sistema de radiocomunicação, desde que estejam plenamente compatíveis com os atuais sistemas operados pela PRF e BPRv, e que atendam aos parâmetros técnicos expressos no item 3.4.4.5 do PER Base.

15. PER Base

Constata-se a ausência da definição sobre as tecnologias e modelos dos equipamentos dos sistemas de radiocomunicação da Polícia Rodoviária Federal ("PRF") e do Batalhão da Polícia Rodoviária da Polícia Militar ("BPRv").

Dessa forma, entende-se que poderão ser instalados sistemas de radiocomunicação para a PRF e para o BPRv, com tecnologias distintas dos sistemas atuais em operação, contanto que mantenham, no mínimo, as mesmas funcionalidades.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Esclarece-se que poderão ser adotados equipamentos e sistemas com diferentes tecnologias para o sistema de radiocomunicação, desde que estejam plenamente compatíveis com os atuais sistemas operados pela PRF e BPRv, e que atendam aos parâmetros técnicos expressos no item 3.4.4.5 do PER Base.

16. PER Itens 3.4.1.1 e 3.2.6.1.1.

Nos termos do item 3.4.1.1 - Centro de Controle Operacional ("CCO") são estabelecidas duas fases para a concentração dos meios de comunicação das equipes, uma Provisória (P) e outra Definitiva (D).

Ainda, de forma complementar, no item 3.2.6.1.1. do PER, é previsto o prazo de 1 (um) mês para a implantação do CCO provisório, e de 12 (doze) meses para a implantação definitiva.

Nesses termos, entende-se que no prazo de 1 (um) mês deverá ser implantado um sistema para comunicação do CCO com as equipes, que poderá utilizar uma solução provisória de comunicação com atendimento das funções básicas de comunicação, diferente da solução de radiocomunicação definitiva, que será implantada no prazo de 12 (doze) meses.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. De acordo com o item "3.4.1.1" do PER Base, deverão ser atendidos os parâmetros categorizados como "P" na fase de provisório. Os demais parâmetros só serão exigidos na fase definitiva.

17. PER Base

Verificou-se que não há no PER nenhuma referência acerca da existência de semáforos em trechos urbanos, instalados em cruzamentos de vias municipais com a rodovia.

Considerando que esses equipamentos estão integrados com o sistema semafórico do município, entende-se que esses equipamentos de controle de trânsito serão operados e mantidos pela divisão de trânsito do respectivo Município onde se encontra.

Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Esclarece-se que as Concessionárias podem vir a ser demandadas a operar e manter semáforos dentro da faixa de domínio da rodovia. Entretanto, caso isso ocorra, os dispêndios incorridos são de riscos do Poder Concedente.

18. PER Base

Verificou-se que não há no PER nenhuma referência acerca dos bens reversíveis que serão transferidos para a futura Concessionária.

Com isso, na hipótese de existir bens reversíveis a serem transferidos para a futura Concessionária, solicita-se o envio da lista completa desses ativos.

Respostas: As informações disponíveis aos licitantes podem ser consultadas na página da ANTT. Esclarece-se que, sem prejuízo de eventual publicação da listagem de bens reversíveis da concessão, informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT, ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná ou à concessionária atual e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta. Lembramos que a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 do Edital. Adicionalmente, segundo entendimento da Cláusula 4.2.3 c/c a Cláusula 4.2.1 do Contrato, a declaração da Concessionária quanto à ciência da natureza e condições dos bens da concessão será manifestada na Data da Assunção, mediante a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferências de Bens, o qual especificará os referidos bens.

19. PER Base

Foi constatada a ausência de citação no PER dos bens reversíveis ligados ao sistema de iluminação que serão transferidos para a futura Concessionária.

Dessa forma, na hipótese de existir bens reversíveis a serem transferidos para a futura Concessionária, solicita-se o envio da lista completa desses ativos.

Respostas: As informações disponíveis aos licitantes podem ser consultadas na página da ANTT. Esclarece-se que, sem prejuízo de eventual publicação da listagem de bens reversíveis da concessão, informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT, ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná ou à concessionária atual e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta. Lembramos que a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 do Edital. Adicionalmente, segundo entendimento da Cláusula 4.2.3 c/c a Cláusula 4.2.1 do Contrato, a declaração da Concessionária quanto à ciência da natureza e condições dos bens da concessão será manifestada na Data da Assunção, mediante a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferências de Bens, o qual especificará os referidos bens.

Protocolo 50500.231046/2023-19

Recebido em 28 de julho de 2023 – 17:34:01

1. Edital - item 8.2

Em vistas da tabela constante no item 8.2. do Edital, como condição para assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá depositar os valores dispostos na referida tabela para cada ponto percentual de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio apresentado em seu Lance.

Nesse âmbito, entende-se que o valor referente ao Aporte de Recursos Vinculados deverá ser calculado de forma gradativa e proporcional, conforme as faixas de descontos estabelecidas no item 8.2. do Edital.

A título meramente exemplificativo, na hipótese de ser ofertado um lance com o desconto sobre a tarifa de 30%, o montante será de R\$ 1,340 bi.

O entendimento está correto? Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. No caso do Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio apresentado em seu Lance ser maior que 18%, a Adjudicatária deverá depositar na Conta de Aporte, a título de Recursos Vinculados calculados de forma cumulativa, o percentual contido em cada uma das faixas, devendo o valor ser proporcional quando o percentual não for inteiro. Por exemplo, se o desconto for de 30%, tem-se: $5 \times 100.000.000,00 + 7 \times 120.000.000,00 = R\$ 1.340.000.000,00$.

2. Edital – item 13.3

De acordo com o item 13.3 do Edital, as Propostas Econômicas escritas deverão contemplar o Lance inicialmente ofertado pela Proponente, contendo o percentual de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio.

Com isso, entendemos que o referido Desconto sobre a Tarifa Básica Pedágio deverá ser apresentado com 02 (duas casas) decimais.

Na licitação referente à concessão do sistema rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG) (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de

esclarecimento, confirmou esse entendimento, de que “desconto deverá ser apresentado com duas casas decimais”.

O entendimento está correto?

Em caso de resposta negativa, solicitamos que seja esclarecido o número de casas decimais do Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio a ser fornecido.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O desconto deverá ser apresentado com duas casas decimais.

3. Item 16.3, “xii” do Edital

Conforme o disposto no “XII”, do item 16.3 do Edital, como condição para assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar, em até 20 dias úteis após a publicação do ato de homologação, a comprovação de depósito na Conta de Aporte do valor correspondente aos Recursos Vinculados ofertados no Lance vencedor.

Nesse âmbito, na hipótese do Desconto sobre a Tarifa Básica Pedágio apresentado pela Proponente ser menor ou igual a 18%, entende-se que não haverá necessidade de abertura de conta e comprovação.

O entendimento está correto? Caso contrário, favor esclarecer, no caso em que o Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio for menor ou igual a 18%, qual o valor do aporte a ser recolhido na Conta de Aporte.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Caso a Proposta Econômica Final da Adjudicatária vencedora seja igual ou inferior a 18%, não está previsto Aporte de Recursos Vinculados, sendo dispensável, portanto, a abertura da Conta de Aporte, assim como a comprovação de depósito do referido valor.

4. Definições do Edital Subitem (I) Minuta de Contrato Cl. 1.1.1., “xxx”

De acordo com o item “I” das Definições do Edital, entende-se como ‘Recursos Vinculados’ o valor apresentado no Lance ofertado pela Proponente, como condição para a assinatura do Contrato, nos termos do art. 15, inciso III, da Lei Federal nº 8.987/1995, com a utilização prevista na forma do Contrato.

Por outro lado, de acordo com a cláusula 1.1.1., “xxx” do Contrato, define-se como ‘Recurso Vinculado’ os valores a serem depositados nas Contas da Concessão para a formação de reserva de contingência da Concessão, com destinação exclusiva à compensação de eventos previstos no Contrato”.

Não obstante ao fato de os termos estarem coligados e versarem sobre momentos distintos da execução do projeto, conforme esclarecimento fornecimento na licitação referente à concessão do sistema rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG) (Edital de Concessão nº 01/2022), sugere-se, com intuito de conferir maior segurança jurídica ao certame, a unificação da redação da definição (I) do Edital e da cláusula 1.1.1. “xxx” da minuta de Contrato.

Respostas: Entende-se que as definições de Recursos Vinculados do Edital e do Contrato são compatíveis entre si, aplicadas a cada um dos momentos específicos em que esses instrumentos surtem efeitos. Os Recursos Vinculados referidos no Edital, conforme definição deste instrumento convocatório, são os valores destinados às contas vinculadas da Concessão advindos de eventuais aportes realizados pela Adjudicatária, em decorrência da Proposta Econômica apresentada no

leilão. Já os Recursos Vinculados referidos no Contrato são os valores depositados nas Contas da Concessão na forma de reserva de contingência, com alíquota predefinida.

5. Minuta de Contrato Cl. 1.1.1. “lvii”

Nos termos da cláusula 1.1.1., “lvii”, referente as Definições do Contrato, o termo ‘Lance’ é definido pela “oferta realizada pela proponente, que contempla, entre outros elementos, o valor de Recursos Vinculados ofertados nos termos previstos no Edital”

Em referência ao dispositivo mencionado acima, verifica-se que o ‘Lance’ poderá incluir outros elementos em complemento aos Recursos Vinculados.

Diante disso, solicita-se esclarecimento sobre quais outros elementos compõe o ‘Lance’ além do valor de Aporte ofertado com base no Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio.

Respostas: De acordo com as Definições do Edital, o Lance é a oferta realizada pela Proponente que contempla proposta de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio, constante da Proposta Econômica Escrita e no âmbito da Etapa de Viva-Voz, se houver, nos termos previstos neste Edital, além de eventual Aporte decorrente da proposta, nos termos do item 8.

6. PER, item 4.8.

Segundo o disposto no item 4.8. do PER, a Concessionária deverá desenvolver e apresentar plano executivo BIM (“Building Information Modeling”). Porém, não há nenhum prazo estabelecido para a sua apresentação.

Dessa forma, solicita-se esclarecimento quanto ao prazo para apresentação do Plano Executivo BIM.

Respostas: Esclarece-se que o tema é regulamentado pela ANTT por meio do artigo 23 da Resolução ANTT nº 6.000/2022 (RCR2), que dispõe que os contratos de concessão que “dispuserem originariamente sobre a obrigação de apresentação de projeto que contemple o BIM, a concessionária deverá apresentar o plano de desenvolvimento do BIM.

§ 1º No plano de desenvolvimento do BIM, deverá ser previsto, no mínimo, o objetivo, escopo, agentes responsáveis, fluxogramas de processos, pacotes de entregas, cronogramas das etapas, softwares, requisitos técnicos e níveis de desenvolvimento (level of development).”

Portanto, o cronograma de implantação deverá ser submetido pela futura concessionária para a aprovação pela ANTT.

7. Contrato item 16.6.4 & MEF

No contrato é estabelecido o Trecho de Cobertura de Pedágio (TCP) o valor total de 546,6 km. Entretanto, este valor não condiz com o valor aplicado o Modelo Econômico-financeiro (aba Malha de Aba, coluna J), no total de 604,86 km.

Favor esclarecer o motivo da divergência entre a TCP aplicada a cada praça no MEF e no contrato.

Respostas: Conforme detalhado no relatório Produto 4: Estudo Econômico-Financeiro, “Os Trechos de Cobertura de Pedágio são calculados através da conjunção entre trechos de pistas simples e trechos com pistas duplicadas, ocorrendo de forma proporcional ao que está aplicado no projeto”. Como referência deve ser considerada no MEF a aba “CP”, a partir da linha 96, em que se apresenta o cálculo do trecho de cobertura de pedágio (TCP).

8. PER Anexo

O PER Anexo traz a seguinte afirmação: “Praças Jacarezinho Auxiliares serão desativadas no ano 4 com o início da operação da praça Jacarezinho 2. Sendo assim, não receberão melhorias.”

Desta forma, entendemos que não deverão ser destinadas verbas para reforma e implantação de sistemas nestas praças auxiliares, sendo utilizadas praças auxiliares conforme recebimento dos bens, e caso seja necessário investimento no futuro para início de arrecadação, este será passível de reequilíbrio. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento não está correto. Até que a nova praça entre em operação, a praça de Jacarezinho deverá receber todas as melhorias necessárias à sua adequada operação, como em edificação, infraestrutura, sistemas elétricos, sistemas de automação, sistemas de arrecadação, drenagens, pavimento, iluminação e outros.

Protocolo 50500.231003/2023-25

Recebido em 28 de julho de 2023 – 17:17:14

1. Edital Itens 6.1 e 6.4.

O Item 6.1 do Edital prevê que a Proponente deverá apresentar a Garantia da Proposta, a Proposta Econômica Escrita e os Documentos de Qualificação em 3 (três) volumes lacrados, distintos e identificados em sua capa, mas não menciona quantas vias devem ser entregues.

Nos termos do item 6.4 do Edital, é mencionado que: “cada um dos volumes da Garantia da Proposta, da Proposta Econômica Escrita e dos Documentos de Qualificação deverá ser apresentado em meio eletrônico, com conteúdo idêntico ao dos volumes apresentados em meio físico”.

Considerando que não há qualquer indicação de que os volumes físicos devem ser entregues em mais de 1 (via), devidamente acompanhada da respectiva via digital, entendemos que a Proponente deverá entregar somente 1 (uma) via para cada volume.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento, de que “deverá ser entregue uma via física de cada volume, acompanhada da respectiva via digital”.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Deverá ser entregue uma via física de cada volume, acompanhada da respectiva via digital.

2. Edital Itens 6.2 e 6.2.1.

O Item 6.2. do Edital prevê que: “cada um dos volumes da Garantia da Proposta, da Proposta Econômica Escrita e dos Documentos de Qualificação deverá ser apresentado separadamente, com todas as páginas numeradas sequencialmente, inclusive as páginas de separação, catálogos, desenhos ou similares, se houver”.

Por outro lado, o Item 6.2.1 do Edital prevê que “as páginas objeto de numeração serão aquelas com conteúdo”.

Visto que primeira disposição é mais abrangente e corresponde à prática usual em licitações públicas, entende-se que todas as páginas dos volumes físicos deverão ser numeradas, independentemente de apresentarem conteúdo ou não.

A título ilustrativo, nas licitações referentes à BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, esclareceu que “o entendimento não está correto. Devem ser numeradas as páginas com conteúdo, sendo sem conteúdo aquelas totalmente em branco”.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Devem ser numeradas apenas as páginas com conteúdo, sendo sem conteúdo aquelas totalmente em branco.

3. Edital Item 6.12.

Quanto ao item 6.12. do Edital, entendemos que não é necessária a autenticação dos documentos extraídos pela internet desde que sua autenticidade possa ser comprovada eletronicamente.

Na licitação referente à BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O Proponente poderá apresentar uma via simples sem autenticação no interior do Volume, conforme previsão da Cláusula 6.12 do Edital.

4. Edital Item 7.4.

Em relação a forma de apresentação da garantia da proposta, entende-se que, na modalidade de seguro garantia, a comprovação dos poderes dos signatários poderá ser feita por meio da apresentação da “Certidão de Administradores” e da “Certidão da

Seguradora”, ambas expedida pela SUSEP, dispensando-se a apresentação de qualquer outro documento societário da seguradora.

Para referência, nas licitações referentes à BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, esclareceu que:

“no caso de impossibilidade de ocorrer o cadastro na B3 em tempo hábil, será admitido alternativamente (i) apresentar Certidão dos Administradores, emitida pela SUSEP, no caso de seguro-garantia; ou (ii) apresentar comprovação dos representantes legais, emitida no site do Banco Central, conforme o caso. Os documentos poderão constar no envelope de Garantia da Proposta e/ou ser enviados por e-mail, em possuindo certificação digital, conforme o caso”.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está mantido. O detalhamento da comprovação dos poderes dos signatários de apólices de seguro da garantia da proposta se encontra no Manual de Procedimentos do Leilão, no Anexo 19. No caso de impossibilidade de ocorrer o cadastro na B3 em tempo hábil, será admitido alternativamente: (i) apresentar Certidão dos Administradores, emitida pela SUSEP, no caso de seguro-garantia; ou (ii) apresentar comprovação dos representantes legais, emitida no site do Banco Central, conforme o caso. Os documentos poderão constar no envelope de Garantia da Proposta e/ou ser enviados por e-mail, em possuindo certificação digital, conforme o caso.

5. Edital Item 7.9.

No item 7.9 do Edital foram estabelecidas as hipóteses em que a Garantia da Proposta poderá ser executada. Nesse âmbito, entende-se que, em quaisquer dessas hipóteses, Garantia da Proposta somente será executada pela ANTT mediante prévia notificação à Proponente inadimplente, assegurando-lhe o direito ao contraditório e à ampla defesa.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Em caso de inadimplemento total ou parcial por parte das Proponentes das obrigações por elas assumidas, a Garantia da Proposta poderá ser executada, mediante notificação pela ANTT, garantindo-se o direito ao contraditório e ampla defesa.

6. Edital Item 8.3.3.

De acordo com o item 8.3.3, “i” do Edital, considera-se: “captação líquida de capital de terceiros a diferença entre (a) os recursos financeiros transferidos para a Concessionária oriundos de contratos de abertura de crédito, emissão de debêntures, nota promissória, entre outros, estabelecidos pela Concessionária com parte não relacionada ao seu grupo econômico, com prazo superior a 2 (dois) anos; e (b) pagamentos feitos a título de juros, amortização e encargos de dívidas ou empréstimos assumidos pela Concessionária”.

Nesse âmbito, entende-se que a redação da cláusula 8.3.3 “i” não traz vedação a um eventual pré-pagamento da dívida por parte da Concessionária.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Não há restrição prevista no Edital ou na minuta do Contrato referente à eventual pagamento antecipado da dívida, por parte da Concessionária.

7. Edital Item 8.3.3.

Nos termos do item 8.3.3 “i” do Edital, considera-se: “captação líquida de capital de terceiros a diferença entre (a) os recursos financeiros transferidos para a Concessionária oriundos de contratos de abertura de crédito, emissão de debêntures, nota promissória, entre outros, estabelecidos pela Concessionária com parte não relacionada ao seu grupo econômico, com prazo superior a 2 (dois) anos; e (b) pagamentos feitos a título de juros, amortização e encargos de dívidas ou empréstimos assumidos pela Concessionária”.

Nesse âmbito, entende-se que, para os fins da cláusula 8.3.3 “i”, o prazo pode ser igual ou superior a 2 (dois) anos.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Não há restrição prevista no Edital ou na minuta do Contrato referente à eventual pagamento antecipado da dívida, por parte da Concessionária.

8. Edital Item 9.1.4

Nos termos do Item 9.1.4 do Edital, é estabelecido que os Representantes Credenciados deverão firmar todas as declarações e documentos referidos no Edital, inclusive o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente.

Considerando que não há vedação, entende-se que os Representantes Credenciados poderão firmar os documentos por assinatura eletrônica, mediante o uso de certificado digital em linha com Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira – ICP-Brasil, nos termos previsto pela Lei Federal nº. 14.063/2020.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Deverá ser observada a Lei nº 14.063/2020, quanto à assinatura eletrônica e ao certificado digital.

9. Edital Item 9.1.4

O Item 9.1.4 do Edital prevê que os Representantes Credenciados deverão firmar todas as declarações e documentos referidos no Edital, inclusive o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente.

Na eventual hipótese de a Proponente possuir 2 (dois) Representantes Credenciados, mas cada um deles tiver poderes de representação isolada, sem ordem de nomeação, entende-se que a assinatura das declarações e documentos referidos no Edital por apenas 1 (um) Representante Credenciado será suficiente.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

10. Edital Item 10.

Em referência ao Item 10 do Edital, são previstos os termos e condições relacionados às Propostas Econômicas Escritas. Contudo, verifica-se que não há disposição sobre a necessidade de apresentação de qualquer documento elaborado por assessores financeiros ou, ainda, a apresentação de declaração elaborada por auditor independente sobre a análise de viabilidade da proposta apresentada.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Com isso, favor confirmar que não será necessário apresentar nenhum dos documentos supracitados.

Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

11. Edital Item 10.3.

Nos termos do 10.3. “VII” do Edital, foi estabelecido que: “o valor dos investimentos previstos no PER serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI – Regime Especial de Incentivos para Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente, do momento da habilitação inicial no regime até o final do Prazo da Concessão”.

Com base nisso, entende-se que, caso o benefício do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura ("REIDI") não seja obtido pela futura Concessionária, em decorrência de fatos ou atos alheios à sua responsabilidade, ela terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Adicionalmente, esclarece-se que é responsabilidade da futura concessionária, conforme subcláusula contratual transcrita abaixo, a obtenção e custo dos insumos necessários à execução das obras e serviços previstos no PER, incluindo alterações de impostos e contribuições que incidam sobre os insumos utilizados:

“22.1 Com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente nos termos da subcláusula 22.2 e em outras disposições contratuais, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:

(...)

22.1.35 obtenção e custo dos insumos necessários à execução das obras e serviços previstos no PER, incluindo alterações de impostos e contribuições que incidam sobre os insumos utilizados, observados os termos e limites da aplicação do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, nos termos do Anexo 15”.

12. Edital – Anexo 2 Item 4.1.

Nos termos do item 4.1., Anexo 2 do Edital, é exigido que: “a Seguradora seja devidamente constituída e autorizada a operar pela SUSEP (...)”.

Nesse âmbito, entende-se que a obrigação poderá ser atendida por meio da apresentação de “Certidão de Regularidade Operacional” expedida pela SUSEP.

Na licitação referente à BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

13. Edital - Anexo 2 Item 8

Em referência ao Item 8, do Anexo 2 do Edital, os termos que não tenham sido expressamente definidos no referido Anexo terão os significados a eles atribuídos no Edital.

Dessa forma, entende-se que há necessidade de se transcrever, no caso da apólice de seguro-garantia, o conteúdo constante no Item 8, Anexo 2 do Edital.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

14. Edital - Anexo 5 Item 3.

Conforme o estipulado pelo item 3, do Anexo 5 do Edital, as Proponentes deverão apresentar: “ato constitutivo e estatuto social/contrato social da Proponente pessoa jurídica, conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou cartório competente. Caso a última alteração do estatuto social/contrato social não consolide as disposições do estatuto social/contrato social em vigor, deverão também ser apresentadas as alterações anteriores que contenham tais disposições”.

Diante da redação do dispositivo mencionado acima, entende-se que é exigida apenas a apresentação do estatuto social/contrato social em vigor (consolidado ou acompanhado das alterações posteriores), não sendo exigido, simultaneamente, o ato constitutivo da Proponente.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

15. Edital - Anexo 5 Item 3.

De acordo com o Item 3, Anexo 5 do Edital, em referência aos documentos relativos à regularidade jurídica, o subitem ‘C’ prevê que as Proponentes deverão apresentar: “Certidão atualizada da Proponente pessoa jurídica expedida pelo registro empresarial ou cartório competente.”

No caso do Estado de São Paulo, entende-se que, para fins de atendimento ao referido item do Edital, bastará a apresentação da ‘Certidão Simplificada’, expedida pela Junta Comercial do Estado de São Paulo (“JUCESP”), considerando que o documento traz todas as informações relevantes das empresas para fins de licitações públicas.

Na licitação referente à BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

16. Edital - Anexo 5 Item 7.1.

O Item 7.1, Anexo 5 do Edital prevê que a Proponente deverá comprovar, por meio do balanço patrimonial indicado no item B da Tabela V, que na data estabelecida para a entrega dos Envelopes: “(...) possui patrimônio líquido de, no mínimo, R\$ 861.990.000,00 (oitocentos e sessenta e um milhões, novecentos e noventa mil reais), na data-base de outubro de 2021, observadas as regras específicas dos itens 7.2 e 7.3 abaixo para entidades abertas ou fechadas de previdência complementar e fundos de investimento, respectivamente.”

Entende-se, portanto, que a referida obrigação de comprovação de patrimônio líquido mínimo aplica-se apenas às entidades abertas ou fechadas de previdência complementar e fundos de investimento, de forma que as demais proponentes estão dispensadas de comprová-lo.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A obrigação de comprovação de patrimônio líquido mínimo aplica-se a todas proponentes. Todavia, quando a proponente for entidade aberta ou fechada de previdência complementar (ou fundos de investimentos em participações), a comprovação se dará conforme o estabelecido nos itens 7.2 e 7.3 do Anexo 5 ao Edital.

17. Minuta do Contrato Cláusulas 3.2, 3.3 e 3.4.

As Cláusulas 3.2 e 3.3 da minuta de Contrato estabelece as hipóteses de prorrogação e extensão do prazo da Concessão, deixando a decisão a cargo do Poder Concedente, nos termos da legislação. A Cláusula 3.4 dispõe, ainda, que os atos administrativos pertinentes à prorrogação do Contrato de Concessão deverão ser adequadamente motivados pela ANTT, inclusive quanto ao prazo fixado.

Entende-se que, independentemente de se atribuir ao Poder Concedente a faculdade de promover prorrogações ou extensões do Contrato de Concessão, a ANTT deverá justificar a sua decisão e obedecer a legislação aplicável (inclusive a Resolução ANTT nº 5.926/2021, no caso da extensão), concedendo a futura Concessionária a possibilidade de se manifestar em relação à prorrogação ou extensão contratual.

Nos processos licitatórios referente a BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Em relação à cláusula 3.1, o critério de exclusividade atribuído ao Poder Concedente, neste caso, à ANTT, somente é previsto em situações extraordinárias decorrentes de caso fortuito, força maior, fato da administração ou fato do príncipe, por um prazo máximo de 5 (cinco) anos de prorrogação ou extensão do Contrato de Concessão para fins de manutenção de seu equilíbrio econômico-financeiro. Já em relação à cláusula 3.2, deverão ser observados os procedimentos e diretrizes emanados da Portaria MINFRA nº 3/2021 e da Resolução ANTT nº 5.926/2021, notadamente em seu art. 3º, em conformidade ao disposto no art. 32 da Lei nº 13.448/2017. Em ambas as situações previstas nas cláusulas citadas, a decisão a ser tomada pela ANTT deverá ser fundamentada e formalizada em obediência à legislação aplicável (Lei nº 13.448/2017, Decreto nº 9.957/2019, Portaria MINFRA nº 3/2021 e Resolução ANTT nº 5.926/2021), inclusive quanto ao prazo fixado, concedendo à Concessionária a possibilidade de se manifestar acerca da prorrogação ou extensão contratual.

18. Minuta do Contrato Cláusula 4.1.1.

A cláusula 4.1.1, (ii), 'b', do Contrato estabelece que integram a Concessão os bens adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária ao longo do Prazo da Concessão e que sejam utilizados na operação e manutenção do Sistema Rodoviário.

Entende-se que os bens adquiridos, arrendados ou locados que integrarão o conceito de Bens Reversíveis são exclusivamente aqueles necessários à continuidade dos serviços relacionados à Concessão, conforme definidos no Contrato e nos seus respectivos Anexos.

Na licitação referente à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

19. Minuta do Contrato Cláusula 6.1.2.

De acordo com a cláusula 6.1.2 do Contrato, a Concessionária deverá apresentar, em até 1 (um) mês após o início de cada semestre, ou a critério da ANTT, a programação semestral das demandas de Declaração de Utilidade Pública ("DUP").

Entende-se que, desde que justificado, a futura Concessionária estaria autorizada a apresentar à ANTT, posteriormente à programação semestral, eventuais DUP adicionais que não necessariamente estariam indicadas na referida programação, sem que lhe seja aplicada qualquer penalidade ou imposição do Fator D.

Na licitação referente à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

20. Minuta do Contrato Cláusula 8.1.5.

De acordo com a Cláusula 8.1.5 do Contrato, a Concessionária garantirá que a qualidade dos projetos, da execução, da manutenção das obras e dos serviços objeto da Concessão, em linha com o estipulado pelo Contrato e o PER, de modo a atender aos Parâmetros de Desempenho, os Parâmetros Técnicos e o Escopo, além de 'especificações técnicas mínimas estabelecidas'

Com isso, entende-se que as 'especificações técnicas mínimas estabelecidas' se trata dos parâmetros técnicos das normas e diretrizes técnicas vigentes da ANTT, da ABNT, do CONTRAN, do DNIT e das demais entidades normalizadoras.

A título referencial, em resposta aos pedidos de esclarecimento, no âmbito das licitações da BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT confirmou que "especificações técnicas mínimas estabelecidas" remete aos parâmetros técnicos das normas e diretrizes técnicas vigentes da ANTT, da ABNT, do CONTRAN, do DNIT e das demais entidades normalizadoras.

Com isso, favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O termo "especificações técnicas mínimas estabelecidas" remetem aos parâmetros técnicos das normas e diretrizes técnicas vigentes da ANTT, da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, e das demais entidades normatizadoras a que a concessionária esteja vinculada pelo contrato de concessão, pela legislação e regulamentação vigente da ANTT.

21. Minuta do Contrato Cláusula 8.1.8.

Segundo a Cláusula 8.1.8 (iii) da minuta de Contrato, é estabelecido que: "(...) os recursos posteriormente ressarcidos pelo terceiro responsável pelas Interferências deverão ser depositados na Conta de Ajuste."

Dessa forma, entende-se que esses recursos não deverão ser empregados para reequilibrar a Concessionária pelas atividades previstas nas Cláusulas 8.1.8 (i) e 8.1.8 (ii), bem como esses

recursos deverão ser depositados no Mecanismo de Contas para contribuir com a futura execução do Contrato de Concessão.

Favor confirmar se os nossos entendimentos estão corretos. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está correto. Esclarece-se que a cláusula 8.1.8 (iii) trata de dispositivo para evitar que a concessionária seja duplamente ressarcida. O recurso oriundo de ressarcimento por terceiro responsável pelas interferências será destinado à Conta de Ajuste, nos termos do Contrato. A sistemática prevista no Contrato prevê que a Concessionária receba o reequilíbrio por meio do Mecanismo de Contas, via Conta de Ajuste, e, posteriormente, quando houver o ressarcimento pelo terceiro responsável, o valor retorne para a Conta de Ajuste.

22. Minuta do Contrato Cláusula 8.4.4.

De acordo com a Cláusula 8.4.4. da minuta do Contrato, o início das obras que compõem o Estoque de Melhorias pela Concessionária estará condicionado à “obtenção de não objeção ao anteprojeto e a apresentação do projeto executivo na forma prevista neste Contrato”.

Entende-se, portanto, que não há necessidade de aprovação expressa do Projeto Executivo para que as obras sejam iniciadas.

No processo licitatório da BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

23. Minuta do Contrato Cláusulas 8.6.1. e 8.6.3

De acordo com a Cláusula 8.6.1 da minuta de Contrato, a Concessionária poderá propor a execução de obras de Contorno Alternativo, a qualquer momento, se concluir pela existência dos pressupostos referidos no dispositivo.

Por outro lado, a Cláusula 8.6.3 determina que a inclusão de obras de Contorno Alternativo será realizada somente no âmbito de revisões quinquenais e a recomposição do equilíbrio econômico e financeiro decorrente ocorrerá por meio do Fluxo de Caixa Marginal.

Diante do exposto, entende-se que o requerimento poderá ser elaborado a qualquer tempo, contudo, a decisão a respeito e a consequente definição do reequilíbrio econômico e financeiro apenas será realizada por ocasião das revisões quinquenais.

Em referência as licitações referentes da BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

24. Minuta do Contrato Cláusula 8.6.4.

Em referência a Cláusula 8.6.4 da minuta de Contrato, no caso de a ANTT não aprovar eventual proposta de Contorno Alternativo em trechos urbanos eventualmente formulada pela Concessionária, entende-se que tal decisão dependerá de fundamentação técnica que demonstre as desvantagens operacionais e econômicas da solução proposta pela Concessionária comparativamente à alternativa atual.

Em observância aos artigos 20 e 21 do Decreto-Lei 4.657/1942, neste caso, será oportunizado à Concessionária exercer o contraditório e ampla defesa.

Nas licitações referentes à BR-153/414/080/TO/GO (Edital de Concessão nº 01/2021) e BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº

01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. As decisões da ANTT devem ser motivadas e devidamente fundamentadas com argumentos técnicos para tal, conforme os princípios que regem a Administração Pública.

25. Minuta do Contrato Cláusulas 13.1.1 e 13.2.

De acordo com a cláusula 13.1.1 do Contrato, deverá ser firmado o Contrato de Administração das Contas da Concessão.

Conforme a definição dada ao termo 'Contas da Concessão' abrangeria apenas a 'Conta de Ajuste' e a 'Conta de Retenção' e, que na cláusula 13.2 da minuta de Contrato, é indicado que o objeto do contrato de administração de contas seria o 'Mecanismo de

Contas', cuja definição, ao seu turno, abrangeria todas as contas previstas contratualmente (com exceção da Conta de Aporte), entende-se que o escopo do referido Contrato de Administração de Contas deveria corresponder ao Mecanismo de Contas.

Na licitação referente à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

26. Minuta do Contrato Cláusula 16.3.

A Cláusula 16.3 da Minuta do Contrato de Concessão prevê que a ANTT terá acesso irrestrito a dados relativos aos contratos celebrados pela Concessionária, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão.

Em vistas das garantias constitucionais ligadas à proteção de dados confidenciais e sigilosos, entende-se que o dispositivo em questão não contempla as informações protegidas por sigilo fiscal e, ainda, de segredos comerciais e industriais.

Nas licitações referentes à BR-153/414/080/TO/GO (Edital de Concessão nº 01/2021) e BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº

01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A Cláusula 16.3 é clara ao prever o acesso irrestrito da ANTT aos dados e informações acerca dos contratos celebrados pela Concessionária, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à Concessão. Eventuais sigilos fiscais ou segredos comerciais e industriais serão analisados caso a caso, e os documentos poderão ser classificados como sigilosos ou terem seu acesso restrito, conforme a legislação e a regulamentação aplicável.

27. Minuta do Contrato Cláusula 16.11.1.

Nos termos da cláusula 16.11.1. 'i' da minuta de Contrato, é estabelecido o dever de a Concessionária em efetuar o pagamento de verba para segurança no trânsito, no valor de R\$ 1.230.000,00 (um milhão duzentos e trinta mil reais).

Nesse âmbito, em referência ao montante mencionado acima, entende-se que não está incluído qualquer valor a ser destinado à Polícia Rodoviária Federal ("PRF"). Com isso, não haveria obrigações pecuniárias da Concessionária a serem adimplidas face a essa instituição.

Na licitação referente à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Não existem vinculações diretas à aplicação dos recursos provenientes da Verba de Segurança no Trânsito atinentes à Polícia Rodoviária Federal (PRF) ou qualquer outro órgão, considerando as previsões da subcláusula 16.11. Contudo, a aplicação dos recursos poderá ser disciplinada pela ANTT nos termos do item (ii) da subcláusula 16.11.1, podendo ter destinação relacionada à PRF ou outro órgão.

28. Minuta do Contrato Cláusula 19.10.

De acordo com a Cláusula 19.10 da minuta de Contrato, a futura Concessionária será responsável pela identificação dos usuários que evadirem as praças de pedágio ou que excederem a velocidade permitida na rodovia devendo, ainda, apoiar administrativamente a ANTT para a lavratura dos autos de infração e cobrança das multas emitidas. Não obstante ao dever de a Concessionária operar as câmeras, bem como emitir aos usuários notificações de penalidade e de cobrança da tarifa, entende-se

que não haverá a delegação à futura Concessionária de atos de Poder de Polícia privativos da Administração.

Em referência as licitações da BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Cabe à Concessionária a fiscalização e identificação dos usuários e o auxílio administrativo à ANTT para lavratura dos autos de infração e cobrança das multas. Contudo, tais atribuições não se confundem com o poder de polícia, que é limitado apenas aos agentes públicos, conforme a legislação.

29. Minuta do Contrato Cláusulas 22.1.7 e 22.2.12.

Segundo a Cláusula 22.1.7. do Contrato, a Concessionária será responsável pelo pagamento dos valores de investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desocupações, observado o compartilhamento de risco relativo aos valores efetivamente pagos quanto às desocupações, os quais superarem a proporção de 40% do montante previsto de R\$ 423.220.287,58 (data-base de outubro/2021), a ser reajustado anualmente, a partir da Data de Assunção, pelo IRT.

Ao seu turno, o Poder Concedente deverá arcar com o valor das despesas decorrentes das desocupações objeto deste Contrato, que superar a proporção de 60% do montante previsto de

R\$ 423.220.287,58 (data-base de outubro/2021), a ser reajustado anualmente, a partir da Data de Assunção, pelo ITR.

Entende-se, portanto, que o compartilhamento do percentual de 60% do montante previsto na cláusula 22.2.12 será apurado quando da conclusão da apuração final dos dispêndios efetivamente ocorridos com os processos de desapropriação e desocupações, de forma conjunta, ou o compartilhamento será ativado assim que a verba da subcláusula 6.4.1 for atingida, ainda que não tenham sido concluídos esses processos. Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A subcláusula 6.4.1 (iii) da minuta de Contrato estipula que os valores efetivamente despendidos pela Concessionária serão contabilizados anualmente e atualizados pelo IRT para a adequada comparação com o montante previsto na subcláusula 6.4.1, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT. Além disso, a subcláusula 6.4.2 estipula que será realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro do valor correspondente a 60% (sessenta por cento) do valor efetivamente aplicado que exceder o montante previsto na subcláusula 6.4.1, excetuando-se os custos listados no item 6.4.1 (ii). A recomposição será realizada prioritariamente por meio de Notificação de Reequilíbrio, com o uso de Recursos Vinculados, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT. Eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, decorrente dos valores que ultrapassarem o montante citado na subcláusula 6.4.1, ocorrerá na Revisão Ordinária subsequente à comprovação dos valores efetivamente despendidos.

30. Minuta do Contrato Cláusula 22.1.16.

Segundo a cláusula 22.1.16 do Contrato, ficará sob a responsabilidade da Concessionária os riscos envolvendo variações nas taxas de câmbio, independentemente da sua extensão.

Nos termos do Anexo 11 da minuta de Contrato, todavia, o Mecanismo de Proteção Cambial somente poderá ser aplicado para oferecer proteção cambial para instrumentos de financiamento firmados em moeda estrangeira, com periodicidade de amortização de principal anual, semestral ou trimestral, independentemente de carência.

Com isso, em vistas de mitigar o risco relacionado a imprecisão fática da cláusula contratual, afastando-se, assim, incertezas econômicas e garantindo maior segurança jurídica a Concessão, entende-se que as regras do Anexo 11 prevalecem em relação a Cláusula 22.1.16 do Contrato. Favor confirmar se nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A regra geral do Contrato é que a Concessionária é integral e exclusivamente responsável pelo risco de variação cambial, conforme subcláusula 22.1.16 do Contrato. O Mecanismo de Proteção Cambial, Anexo 11 do Contrato, poderá ser aplicado somente para oferecer proteção cambial para instrumento(s) de financiamento em moeda estrangeira. Assim, em até 12 (doze) meses contados da Data de Assunção, a Concessionária poderá ativar (ou não) o Mecanismo, nos termos do referido anexo.

31. Minuta do Contrato Cláusula 22.1.23.

De acordo com a Cláusula 22.1.23 do Contrato, não serão considerados como 'Vícios Construtivos' aqueles não constatados e reclamados no prazo de 5 (cinco) anos contados da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens ou do recebimento provisório de Obras Supervenientes do Poder Concedente.

Entende-se, portanto, que todos os vícios não mencionados na documentação pública disponibilizada durante o processo licitatório, ainda que de conhecimento pela Administração, serão considerados como 'Vícios Ocultos' na forma do Contrato.

Ressalta-se que na licitação referente à BR116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Conforme se verifica na subcláusula 22.2.10, os riscos relacionados a vícios construtivos ocultos só serão alocados ao Poder Concedente na hipótese de serem identificados até o prazo de 5 anos após a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferências de Bens, e desde que não (i) figurem expressamente no Edital ou no Contrato como sendo risco da Concessionária; (ii) constem de manifestação formal da Administração, documentos públicos disponíveis para qualquer interessado ou sejam de conhecimento comum à época da licitação; ou (iii) poderiam ter sido detectados pelas Proponentes, por expertise e conhecimentos pretéritos, ou utilizando meios e técnicas ordinariamente disponíveis e financeiramente acessíveis no mercado no momento anterior ao processo licitatório, em igualdade de condições com os demais interessados.

32. Minuta do Contrato Cláusula 22.2. s

Nos termos da Cláusula 22.2. da minuta de Contrato, o Poder Concedente é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: "caso fortuito ou força maior, a exemplo dos eventos de guerras nacionais ou internacionais que envolvam diretamente à execução contratual, atos de terrorismo, contaminação nuclear, química ou biológica, salvo se decorrentes de atos da Concessionária, embargo comercial de nação estrangeira ou pandemia, desde que o fato gerador não seja segurável no Brasil

considerado o prazo de um ano anterior à data da ocorrência por, no mínimo, duas seguradoras, conforme registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) ou órgão que venha a substituí-la".

Entende-se que os eventos de "embargo comercial" de nação estrangeira ou pandemia configuram riscos de caso fortuito e de força maior alocados ao Poder Concedente, desde que esses fatos não sejam seguráveis no Brasil no prazo de um ano anterior à data da ocorrência por, no mínimo, duas seguradoras.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

33. Minuta do Contrato Cláusula 42.2.

Na Cláusula 42.2 do Contrato é estabelecido o procedimento de autocomposição de conflitos.

Nesse âmbito, entende-se que esse procedimento seria facultativo, bem como não precisa necessariamente preceder eventual instauração de processo arbitral.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O procedimento de autocomposição de conflitos não é obrigatório, podendo ocorrer desde que haja comum acordo entre as partes (vide Subcláusula 42.2.1 da Minuta de Contrato). Caso umas das partes tenha interesse, poderá solicitar a instauração do processo de autocomposição (conforme Subcláusula 42.2.2 da Minuta de Contrato).

34. Minuta do Contrato Cláusula 42.3.3.

Nos termos da Cláusula 42.3.3 do Contrato, na eventual submissão de controvérsias à arbitragem, não eximiria o Poder Concedente, nem a Concessionária, em manter o cumprimento integral do Contrato, bem como não haveria qualquer dispensa para a interrupção das atividades vinculadas à Concessão.

Entende-se, portanto, que no caso de determinação provisória ou definitiva do tribunal arbitral ou do Poder Judiciário, via tutela de urgência anterior à instauração do tribunal arbitral, as atividades ou obrigações vinculadas à Concessão poderiam ser interrompidas.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, está correto o entendimento. O dispositivo contratual determina que a submissão da questão à arbitragem não exige as partes da obrigação do cumprimento contratual. Contudo, em caso de determinação do tribunal arbitral ou do Poder Judiciário via tutela de urgência anterior à instauração do tribunal arbitral, determinada atividade ou obrigação vinculada à Concessão e objeto da decisão poderá ser interrompida.

35. Minuta do Contrato Cláusula 42.4.3.

Em referência a Cláusula 42.4.3 do Contrato, é previsto que: “a instauração do Comitê de Resolução de Conflitos (dispute board) somente poderá ocorrer para a emissão de posicionamento acerca de questão específica de natureza eminentemente técnica, diante de situações concretas excepcionais e complexas, em caráter recomendatório, com o intuito de prover subsídios para a tomada de decisão da ANTT e devendo, portanto, ser proferida previamente a decisão administrativa sobre a matéria.”

Diante da disposição mencionada acima, entende-se que o posicionamento do Comitê de Resolução de Conflitos não consistirá em uma obrigação contratual vinculante entre as Partes.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Como previsto de forma expressa, o posicionamento do Comitê tem caráter recomendatório, precedendo à decisão da ANTT sobre a matéria, com o intuito de prover subsídios para a tomada de decisão.

36. Minuta do Contrato Cláusulas 42.4.6 e 42.4.8.

Conforme as Cláusulas 42.4.6 e 42.4.8 do Contrato, foi estipulado as regras sobre a regulamentação da ANTT sobre o Comitê de Resolução de Conflitos (“Dispute Boards”).

Entendemos que essa regulamentação estará alinhada aos princípios e regras já previstos na Minuta do Contrato de Concessão ou, em caso de divergências, que deverá prevalecer o que consta do Contrato.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021) e BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022) a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Está correto e mantido o nosso entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Nos termos da subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, em caso de divergências entre o contrato de concessão e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

37. Minuta do Contrato Cláusula 22.2.5.

Segundo a Cláusula 22.2.5 do Contrato, o Poder Concedente arcará pelos riscos atrelados ao atraso na entrega do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens à Concessionária.

Nesse sentido, em um eventual atraso na assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, por ato ou fato imputável ao Poder Concedente, entende-se que as eventuais receitas não auferidas pela Concessionária entre o prazo inicial previsto para assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens até a sua efetiva assinatura, dará causa ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Em caso de eventual atraso na entrega do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, a Data de Assunção da Concessão será postergada, assim como o início das obrigações contratuais, de forma que o equilíbrio econômico-financeiro do contrato será preservado.

Protocolo 50500.232949/2023-17

Recebido em 31 de julho de 2023 – 09:14:41

1. Contrato, Item 19.1.4

As praças de pedágio “Jacarezinho 1”, “Jacarezinho auxiliar 1” e Jacarezinho auxiliar 2” são aquelas já existentes atualmente? A saber (1) a praça existente no entroncamento dada BR-153 com a BR-369; e as duas praças menores existentes no acesso da BR-153 à Rodovia SP-278 (Rodovia Melo Peixoto).

Respostas: As localizações das praças de pedágio estão descritas no Apêndice D do PER Anexo.

2. Contrato, Item 19.1.4.

Marques dos Reis é distrito que está incluso no Município de Jacarezinho. As praças de pedágio “Jacarezinho 1”, “Jacarezinho auxiliar 1” e Jacarezinho auxiliar 2” impedem que os residentes do

distrito de Marques dos Reis trafeguem até o centro da cidade de Jacarezinho sem pagar tarifa de pedágio, de forma a caracterizar pedágio intermunicipal, violação do art. 150, V da CF, já reconhecida na Ação Civil Pública nº 2007.70.13.002434 - 3. Durante o funcionamento das referidas praças simultaneamente, qual será o trajeto que poderá evitar o pagamento de pedágio destes municípios para trafegar dentro do seu Município?

Respostas: O entendimento não está correto. Não haverá operação das praças Jacarezinho auxiliar 1 e 2 e a praça Jacarezinho 2 (na BR-153/PR - km 5,750) ao mesmo tempo. Na data em que a Praça de Pedágio de Jacarezinho 2 entrar em funcionamento, as praças auxiliares serão desmobilizadas. Aos usuários frequentes que trafeguem por percurso que percorra as praças referenciadas no pedido de esclarecimento, é garantido o DUF, nos termos do Contrato de Concessão. Vale ressaltar que o Art 150, inciso V da Constituição Federal permite a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo Poder Público.

3. Contrato, Item 19.1.4.

Como os residentes de Marques dos Reis serão isentos da cobrança do pedágio intermunicipal, entre o distrito e a cidade de Jacarezinho? Como será operacionalizada essa isenção?

Respostas: O contrato de concessão proposto, que é lei entre as partes e deve prevalecer, veda ao Poder Concedente estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários, exceto se no cumprimento de lei que especifique as fontes de recursos para ressarcimento da concessionária. Acrescenta-se também a possibilidade de a Concessionária, por seu único e exclusivo critério e responsabilidade, conceder descontos tarifários, não podendo requerer o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em decorrência dessas práticas, nos termos da cláusula 19.3.4. Por fim, a minuta do Contrato estabelece na subcláusula 19.1.4 como se dará o funcionamento das praças de Jacarezinho.

4. Contrato, Item 19.1.4.

Com o funcionamento simultâneo das praças “Jacarezinho 1”, “Jacarezinho auxiliar 1” e Jacarezinho auxiliar 2”, qual o trajeto que permite que os moradores de Marques dos Reis trafeguem até Jacarezinho sem pagar tarifa de pedágio?

Respostas: Não haverá operação das praças Jacarezinho auxiliar 1 e 2 e a praça Jacarezinho 2 (na BR-153/PR - km 5,750) ao mesmo tempo. Na data em que a Praça de Pedágio de Jacarezinho 2 entrar em funcionamento, as praças auxiliares serão desmobilizadas. Aos usuários frequentes que trafeguem por percurso que percorra as praças referenciadas no pedido de esclarecimento, é garantido o DUF, nos termos do Contrato de Concessão.

5. PER Anexo. Página 10. Item 2.2. Figura 1.

O trecho da BR-153 que anterior ao “Trevo São Sebastião”, que perpassa o Loteamento Parque Industrial III do Município de Jacarezinho faz parte da concessão objeto do edital?

Respostas: O PER Anexo, em seus Apêndices, traz detalhes sobre localização de início e fim de cada rodovia presente no Lote, assim como de interseções que fazem parte da concessão.

6. PER Anexo. Página 10. Item 3.2.

Existem obras de melhorias, em especial implantações de trevos, no trecho do trecho da BR-153 que é anterior ao “Trevô São Sebastião”, que perpassa o Loteamento Parque Industrial III do Município de Jacarezinho?

Respostas: O PER Anexo descreve as obras obrigatórias a serem implantadas pela Concessionária, além disso, em seus Apêndices, traz detalhes sobre localização de início e fim de cada rodovia presente no Lote. Por fim, esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1. do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

7. PER Anexo. Página 10. Item 3.2.

Eventuais obras/benfeitorias necessárias para viabilizar melhor acesso às empresas instaladas no Loteamento Parque Industrial III do Município de Jacarezinho, situado ao largo da BR-153, serão arcados pela Concessionária? Poderão ser incluídas novas obras?

Respostas: A concessionária é responsável pela regularização e adequação dos acessos conforme item 3.2.2 - C do PER Anexo, bem como pelo levantamento e pelas intervenções previstas no item 3.1.6 do PER Base, dentre outras diretrizes relacionadas a acessos ao longo do documento. Obras inicialmente não previstas podem ser aditadas conforme os termos contratuais.

Protocolo 50500.233576/2023-93

Recebido em 31 de julho de 2023 – 14:42:40

1. PER

Há uma praça de pedágio desativada no km 32 da BR 369. Favor confirmar se será necessária a demolição desta praça e seus anexos. Em caso positivo, favor informar onde é possível visualizar o valor na modelagem econômico-financeira.

Respostas: As intervenções previstas para as praças de pedágio estão descritas no Apêndice D, item A, do PER Anexo. Não havendo previsão no referido apêndice deve se entender que a praça não comporá o sistema de pedagiamento.

Contudo, é importante ressaltar que a Concessionária é responsável pela manutenção de todas as edificações e instalações operacionais constantes na faixa de domínio da rodovia, conforme item 3.1.7 do PER Base.

No caso específico da praça de pedágio desativada presente no km 32 da BR-369, a Concessionária poderá optar entre a sua demolição ou a sua manutenção como instalação operacional, conferindo-lhe funcionalidade para a prestação de serviço associada à exploração da rodovia e atendendo o item 3.1.7 do PER Base.

2. Apêndice C do PER ANEXO

No Apêndice C do PER ANEXO há previsão de quantidade de 28 SCV - Sistemas de controle de velocidade - fixo (radar fixo). Entende-se que os equipamentos de controle de velocidade

existentes no sistema rodoviário que ultrapassem essa quantidade poderão ser desativados pela futura concessionária, desde que respeitando a quantidade mínima de 28 radares. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento não está correto. A Concessionária deverá disponibilizar e manter em operação 28 unidades de radares (pontos), sendo certo que eles fiscalizarão todas as faixas de tráfego no mesmo sentido. Essa quantidade pode englobar equipamentos já existentes no sistema rodoviário, desde que estes possuam todas as condições exigidas para sua operação.

Protocolo 50500.233691/2023-68

Recebido em 31 de julho de 2023 – 16:00:30

1. Cl. 7.2.3, Minuta do Contrato de Concessão

De acordo com a cláusula 7.2.3 da Minuta do Contrato de Concessão a “Concessionária arcará com os custos decorrentes de eventuais necessidades de ajustes dos projetos, mesmo que decorrentes da materialização de riscos alocados ao Poder Concedente”.

Solicitamos esclarecer o racional que orienta a imputação à Concessionária dos custos de eventuais ajustes nos projetos em virtude de materialização de riscos alocados ao Poder Concedente, considerando que a Concessionária não possui ingerência sobre tais riscos, o que poderá afetar a precificação das propostas de maneira isonômica pelas licitantes.

Respostas: A subcláusula 7.2.3 objetivas apenas indicar que não serão reequilibrados custos referentes à confecção de projetos (anteprojetos, conceituais, básicos, executivos) em função de alterações de concepção impactadas por risco alocado ao Poder Concedente. Essa regra não afeta a possibilidade de reequilíbrio da obrigação principal objeto do projeto, apenas os custos incorridos na sua elaboração.

2. Cl. 8.1.6, Minuta do Contrato de Concessão

A Minuta do Contrato de Concessão determina, em sua cláusula 8.1.6, que os “contratos existentes de obras e serviços considerados essenciais à segurança do usuário, em andamento no Sistema Rodoviário na data de assinatura do Contrato, serão mantidos na forma contratada e executados durante a vigência da Concessão”.

É essencial à isonomia do processo licitatório e ao adequado planejamento operacional e econômico-financeiro das licitantes que seja disponibilizada uma lista exaustiva dos “contratos existentes de obras e serviços considerados essenciais à segurança do usuário” que poderão estar vigentes na data de assinatura do Contrato de Concessão, com indicação das partes, do objeto contratual detalhado, do cronograma de execução e do prazo final dos respectivos contratos. Solicitamos, portanto, a disponibilização da lista de contratos nos termos ora descritos.

Respostas: Quando da publicação do edital previa-se a conclusão de todas as obras em andamento no Sistema Rodoviário de forma a não remanescerem obras a serem assumidas pela Concessionária além daquelas descritas no PER. Caso exista uma mudança desse pressuposto no momento da assunção e exista a necessidade da incorporação de novas obras além do rol elencado no PER ANEXO, a inclusão será realizada por meio de Estoque de Melhorias ou Fluxo de Caixa

Marginal, nos termos do Contrato. Essa situação se aplica às obras de duplicação da PR-092, entre os kms 279 e 283, caso não estejam concluídas até a assunção.

3. Cl. 8.1.6, Minuta do Contrato de Concessão

Ainda sobre a cláusula 8.1.6 da Minuta do Contrato de Concessão, favor esclarecer o que se deve entender por contratos existentes de obras e serviços “essenciais à segurança do usuário”, definindo de forma objetiva os escopos contratuais que se enquadram na hipótese.

Respostas: Entende-se por "essenciais à segurança do usuário" contratos que porventura não possam ser descontinuados sem um prejuízo ou risco à segurança dos usuários, como contratos de controladores de velocidade, pesagem, serviços emergenciais, entre outros dentro desse espectro. Contratos de obras e serviços cuja suspensão, paralisação ou rescisão não afetem de forma direta a segurança dos usuários, a exemplo de ampliações de capacidade não se enquadram no conceito contido na subcláusula 8.1.6.

Adicionalmente, informa-se que tal previsão tem caráter transitório. Ou seja, as obras e serviços cujos objetos estejam contemplados no contrato de concessão, poderão ser descontinuados tão logo os prazos previstos para tais objetos no PER sejam atingidos.

4. Cl. 4.2.3 e Cl. 8.1.6, Minuta do Contrato de Concessão

Fazemos referência à seguinte afirmação, constante do voto do Relator no Acórdão 2379/2022-Plenário do TCU: “A Agência esclarece que seu objetivo é rescindir todas as obras custeadas por orçamento público na data de assunção, conforme cláusula 4.2.3, e que as obras de terceiros sejam mantidas, o que levou à alteração da redação da subcláusula 8.1.6.”

Solicitamos confirmar o entendimento de que todas as obras custeadas por orçamento público estarão rescindidas pela ANTT na data de assunção. Caso o não seja esse o entendimento, favor esclarecer como a ANTT implementou os ajustes requeridos pelo TCU na minuta de contrato em relação às “obras executadas pelo Poder Concedente e por outros entes públicos” (Cl. 4.2.3) e aos “contratos existentes de obras e serviços considerados essenciais à segurança do usuário” (Cl. 8.1.6).

Respostas: Quando da publicação do edital previa-se a conclusão de todas as obras em andamento no Sistema Rodoviário de forma a não remanescerem obras a serem assumidas pela Concessionária além daquelas descritas no PER. Caso exista uma mudança desse pressuposto no momento da assunção e exista a necessidade da incorporação de novas obras além do rol elencado no PER ANEXO, a inclusão será realizada por meio de Estoque de Melhorias ou Fluxo de Caixa Marginal, nos termos do Contrato. Essa situação se aplica às obras de duplicação da PR-092, entre os kms 279 e 283, caso não estejam concluídas até a assunção.

5. Cl. 8.1.9, Minuta do Contrato de Concessão Itens 3.1.8 e 3.3.8, PER

De acordo com a cláusula 8.1.9 da Minuta do Contrato de Concessão a “Concessionária é integralmente responsável pela manutenção e pelos custos com o consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos, conforme previsto no PER”.

Ocorre que, em visita in loco ao Sistema Rodoviário, foram verificados pontos de iluminação existentes em número significativamente maior do que o indicado no EVTEA e demais documentos que instruem a Licitação.

Considerando o disposto na cláusula 8.1.9, bem como nos itens 3.1.8 (Trabalhos Iniciais) e 3.3.8 (Frente de Conservação - Sistemas Elétricos e de Iluminação) do PER, com vistas a garantir a isonomia entre os licitantes e a correta precificação de suas propostas, favor especificar exatamente os quantitativos dos “sistemas de iluminação pública existentes” a que a cláusula 8.1.9 se refere e esclarecer como deverão ser precificados os custos referentes aos quantitativos não considerados no EVTEA e demais documentos que instruem a Licitação.

Respostas: Esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

6. Cl. 8.3.2, Minuta do Contrato de Concessão

De acordo com a cláusula 8.3.2 da Minuta do Contrato de Concessão, “Retornos adicionais em nível eventualmente necessários deverão ser contemplados no projeto de ampliação de capacidade conforme previsto no PER e no Escopo para atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos da Frente de Serviços Operacionais, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.”

Favor confirmar o entendimento de que o planejamento da implantação de retornos adicionais ficará a cargo da Concessionária, que por sua vez deverá realizá-lo tendo em vista o atendimento aos Parâmetros de Desempenho da Frente de Serviços Operacionais previstos PER.

Respostas: O entendimento está correto. Conforme item 8.3.2 do Contrato "Retornos adicionais em nível eventualmente necessários deverão ser contemplados no projeto de ampliação de capacidade conforme previsto no PER e no Escopo para atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos da Frente de Serviços Operacionais, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato"

7. Cl. 8.7.7.(ii), Minuta do Contrato de Concessão

A subcláusula 8.7.7.(ii) da Minuta do Contrato de Concessão dispõe que no “No prazo de 2 (dois) meses, contados da data de recebimento da comunicação da Concessionária, a ANTT deverá determinar as medidas que serão adotadas para saneamento dos Vícios Construtivos observados nos bens transferidos à Concessionária”.

Entendemos, para os fins dessa subcláusula, que a Concessionária será responsável pela implementação das medidas indicadas pela ANTT para saneamento dos Vícios Construtivos, mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 8.7.2.(ii). Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. As obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das obras supervenientes não previstas inicialmente no contrato ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal, nos termos das subcláusula 8.7. Caso haja previsão explícita de assunção, pela concessionária, de serviços de conservação, manutenção e operação de trechos com obras supervenientes em execução após a vigência da concessão, eventual reequilíbrio econômico-financeiro só será cabível

em caso de constatação de vícios construtivos e da imposição de necessidade de refazimento ou conclusão das referidas obras.

8. Item 3.2.4, PER

O item 3.2.4 do PER dispõe, para o conjunto de obras afetas aos contornos em trechos urbanos, que as “alternativas de traçado serão analisadas pela ANTT, podendo ser submetidas ao Processo de Participação e Controle Social para colher contribuições quanto à sua definição”.

Assim, entendemos que a submissão das alternativas de traçado a Processo de Participação e Controle Social será facultativa, a depender do caso concreto. Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, entendimento está correto. O Processo de Participação e Controle Social é regulado por meio da Resolução nº 6.020 de 20 de julho de 2023.

9. Item 3.2.4, PER

O item 3.2.4 do PER dispõe, para o conjunto de obras afetas aos contornos em trechos urbanos, que caso “a ANTT decida pela inclusão do trecho de contorno, a Concessionária deverá apresentar dois projetos executivos, do trecho originalmente previsto e do contorno, no prazo de até 12 meses, para a respectiva aprovação, conforme a regulamentação vigente”.

Entendemos que a Concessionária não poderá ser responsabilizada por eventuais atrasos da ANTT na aprovação dos referidos projetos executivos, caso estes tenham sido apresentados em conformidade com as Normas Técnicas aplicáveis e no prazo indicado no item 3.2.4 do PER. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está correto, devendo ser observada, além do prazo indicado, a regulamentação vigente.

10. Cl. 8.4.2, Minuta do Contrato de Concessão Itens 3.1 e 4.3, Anexo 5 da Minuta do Contrato de Concessão – Fatores D, A e E

De acordo com o item 4.3 do Anexo 5 da Minuta do Contrato de Concessão, no “caso dos Fatores A e E, o ano de referência do Coeficiente de Ajuste Temporal na Tabela IV corresponderá ao ano de conclusão da execução das obras e serviços constantes no PER”.

Conforme item 3.1 do mesmo Anexo, em caso de conclusão das obras do Estoque de Melhorias haverá a incidência do Acréscimo de Reequilíbrio pela aplicação do Fator E. A cláusula 8.4.2 da Minuta do Contrato de Concessão, por sua vez, determina que a “execução das obras do Estoque de Melhorias ocorrerá mediante requisição da ANTT, que poderá ser realizada a qualquer momento durante a vigência do Contrato”.

Considerando que as obras do Estoque de Melhorias não possuem ano de conclusão previsto no PER, favor esclarecer qual será a metodologia e como se dará a aplicação do Coeficiente de Ajuste Temporal especificamente ao Fator E.

Respostas: Não poderá ser aplicado concomitantemente para o mesmo objeto os fatores A e E. No caso do fator E, a entrega antecipada de obras já será considerada no seu cálculo, por meio do Coeficiente de Ajuste Temporal (CAT) referente ao ano de conclusão previsto, contudo com efeitos aplicados desde a conclusão antecipada.

11. Item 3.2, Anexo 5 da Minuta do Contrato de Concessão - Fatores D, A e E

De acordo com o item 3.2 do Anexo 5 da Minuta do Contrato de Concessão, o “Acréscimo de Reequilíbrio consiste no acréscimo percentual ao valor da Tarifa Básica de Pedágio pré-fixado na Tabela II, decorrente das seguintes hipóteses:”.

Ocorre que o título da referida Tabela II do Anexo 5 é “Tabela II – Indicadores e Percentuais de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias”. Apesar do título referenciar apenas o Desconto de Reequilíbrio, entendemos que os parâmetros e percentuais da Tabela II serão aplicáveis ao mecanismo do Acréscimo de Reequilíbrio, nos termos do item 3.2 do Anexo 5 da Minuta do Contrato de Concessão. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer o acréscimo percentual aplicável.

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

12. Item 2.3, Anexo 6 da Minuta do Contrato de Concessão – Fator C

O item 2.3 do Anexo 6 da Minuta do Contrato de Concessão dispõe que a “ANTT determinará o montante da Conta C a ser utilizado no cálculo do Fator C que incidirá sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte, podendo optar por um montante inferior ao total do saldo da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias”.

Para garantir a isonomia entre os licitantes e a correta precificação de suas propostas, favor esclarecer objetivamente o que se entende por grandes oscilações tarifárias, especificando os limites máximos e mínimos de oscilação que serão considerados para os fins do item 2.3 do Anexo 6.

Respostas: Os valores de Fator C que incidirão de forma concentrada ou não na Tarifa Básica de Pedágio dependerão da análise, por parte da ANTT, da conjuntura do contrato no momento da revisão ordinária, devendo ser observados aspectos como o patamar tarifário vigente e a ordem de grandeza dos impactos tarifários dos demais fatores incidentes na mesma revisão. Destaca-se que eventual Fator C não aplicado em uma determinada revisão ordinária será inserido na(s) revisão(ões) subsequente(s) com a devida correção.

13. Cl. 8.6.4, Minuta do Contrato de Concessão

Em referência a cláusula 8.6.4 da minuta de Contrato, no caso de a ANTT não aprovar eventual proposta de Contorno Alternativo em trechos urbanos eventualmente formulada pela Concessionária, entende-se que tal decisão dependerá de fundamentação técnica que demonstre as desvantagens operacionais e econômicas da solução proposta pela Concessionária comparativamente à alternativa atual.

E, em observância aos 20 e 21 do Decreto-Lei 4.657/1942, será oportunizado à Concessionária exercer o contraditório e ampla defesa, neste caso.

Na licitação referente à BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 58 do Protocolo 50500.025006/2022-41), bem como ao Lote 1 das Rodovias do Paraná, a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Conforme os princípios que regem a Administração Pública, as decisões exaradas por esta Autarquia Federal devem ser motivadas e devidamente fundamentadas com argumentos técnicos.

14. Cl. 16.11.1.(i), Minuta do Contrato de Concessão

Nos termos da cláusula 16.11.1. "i", da minuta de Contrato, é estabelecido o dever de a Concessionária em efetuar o pagamento de verba para segurança no trânsito, no valor de R\$ 1.230.000,00 (um milhão duzentos e trinta mil reais).

Nesse âmbito, em referência ao montante mencionado acima, entende-se que não está incluído qualquer valor a ser destinado à Polícia Rodoviária Federal ("PRF"). Com isso, não haveria obrigações pecuniárias da Concessionária a serem adimplidas face a essa instituição.

Nas licitações referentes à BR-116/101/RJ/SP (Edital de Concessão nº 03/2021 - Esclarecimento nº 49 do Protocolo 50500.089065/2021-66) e à BR-116/493/495/RJ/MG (Edital de Concessão nº 01/2022 - Esclarecimento nº 67 do Protocolo 50500.025006/2022-41), bem como ao Lote 1 das Rodovias do Paraná, a ANTT, em resposta aos pedidos de esclarecimento, confirmou esse entendimento.

Favor confirmar se o nosso entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Não existem vinculações diretas à aplicação dos recursos provenientes da Verba de Segurança no Trânsito atinentes à Polícia Rodoviária Federal (PRF) ou qualquer outro órgão, considerando as previsões da subcláusula 16.11. Contudo, a aplicação dos recursos poderá ser disciplinada pela ANTT nos termos do item (ii) da subcláusula 16.11.1, podendo ter destinação relacionada à PRF ou outro órgão.

15. Item 2.4.2, Anexo 14 da Minuta do Contrato de Concessão – Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita

Dentre os parâmetros que compõem a fórmula do subitem 2.4.2 do Anexo 14, há "%ATRB é a somatória das alíquotas dos tributos que incidem diretamente sobre a receita bruta", que é descontado do valor R a ser compensado à Concessionária.

Considerando que o valor R a ser compensado comporá a receita bruta da Concessionária, tal valor estará sujeito à tributação incidente sobre receita bruta pelo Fisco. Da maneira prevista na fórmula, o valor dos tributos é descontado antecipadamente pela ANTT, mas isso não afasta incidência posterior da tributação pelo Fisco sobre o valor compensado à Concessionária. Nesse caso, a compensação não terá efeito financeiro análogo àquele da receita tarifária, pois, nesse caso, a Concessionária será duplamente onerada pela incidência dos tributos.

Se recebesse a receita tarifária projetada, teria sua receita bruta tributada uma única vez, pelo Fisco, e não sofreria desconto sobre a receita arrecadada em razão de retenção, pela ANTT, do valor a ser tributado.

Sendo assim, entendemos que, se for mantida a fórmula do subitem 2.4.2 do Anexo 14, e a Concessionária for tributada pelo Fisco em sua receita bruta pelo mesmo "%ATRB" após recebimento do valor R, caberá reequilíbrio econômico-financeiro em seu favor.

Caso não seja esse o entendimento, favor esclarecer o mecanismo a ser adotado para que a Concessionária não seja onerada duplamente com a incidência do percentual de tributação sobre a mesma parcela de receita bruta, reconhecendo, se o caso, que o parâmetro "%ATRB" não deve compor a fórmula do subitem 2.4.2.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. O parâmetro %ATRB visa a somatória das alíquotas dos tributos que incidem diretamente sobre a receita bruta, de modo que a compensação recebida (ou paga) pela concessionária tenha o efeito financeiro análogo àquele da receita tarifária, na qual incidem impostos específicos, sendo percebida de forma líquida de

impostos pelo fluxo de caixa da concessionária. Portanto, caso os valores recebidos ou pagos pela concessionária, em virtude de apuração do Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita, sejam diferentes dessa condição por incidência (ou reincidência) de tributação, a concessionária fará jus à reequilíbrio econômico-financeiro.

16. Item 3.1.8, Anexo 2, PER BASE

Considerando que os quantitativos de pontos de iluminação pública considerados nos estudos que instruem a viabilidade da concessão estão subdimensionados, favor esclarecer o número de pontos de iluminação pública a ser considerado pelas licitantes para fins de formulação isonômica de propostas e mitigação do risco de seleção adversa. Tal esclarecimento é fundamental para evitar que proponentes considerem informações defasadas dos estudos de viabilidade da concessão para precificar suas propostas, e acabem ofertando descontos artificialmente maiores sobre o valor da tarifa em razão de subdimensionamento de quantitativos de pontos de iluminação pública a serem mantidos.

Respostas: Esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

Protocolo 50500.233781/2023-59

Recebido em 31 de julho de 2023 – 17:26:50

1. Contrato, Item 19.1.4

Marques dos Reis é distrito que está incluso no Município de Jacarezinho. As praças de pedágio “Jacarezinho 1”, “Jacarezinho auxiliar 1” e Jacarezinho auxiliar 2” impedem que os residentes do distrito de Marques dos Reis trafeguem até o centro da cidade de Jacarezinho sem pagar tarifa de pedágio, de forma a caracterizar pedágio intermunicipal, violação do art. 150, V da CF, já reconhecida na Ação Civil Pública nº 2007.70.13.002434-3. Durante o funcionamento das referidas praças simultaneamente, qual será o trajeto que poderá evitar o pagamento de pedágio destes municípios para trafegar dentro do Município?

Respostas: Não haverá operação das praças Jacarezinho auxiliar 1 e 2 e a praça Jacarezinho 2 (na BR-153/PR - km 5,750) ao mesmo tempo. Na data em que a Praça de Pedágio de Jacarezinho 2 entrar em funcionamento, as praças auxiliares serão desmobilizadas.

Aos usuários frequentes que trafeguem em percurso que transpasse as praças referenciadas no pedido de esclarecimento, é garantido o DUF, nos termos do Contrato de Concessão. Vale ressaltar que o Art 150, inciso V da Constituição Federal permite a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo Poder Público.

2. Contrato, Item 19.1.4.

Como os residentes de Marques dos Reis serão isentos da cobrança do pedágio intermunicipal, entre o distrito e a cidade de Jacarezinho? Como será operacionalizada essa isenção?

Respostas: O contrato de concessão proposto, que é lei entre as partes e deve prevalecer, veda ao Poder Concedente estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários, exceto se no cumprimento de lei que especifique as fontes de recursos para ressarcimento da concessionária. Acrescenta-se também a possibilidade de a Concessionária, por seu único e exclusivo critério e responsabilidade, conceder descontos tarifários, não podendo requerer o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em decorrência dessas práticas, nos termos da cláusula 19.3.4. Por fim, a minuta do Contrato, na subcláusula 19.1.4, estabelece como se dará o funcionamento das praças de Jacarezinho.

3. PER Anexo. Página 10. Item 2.2. Figura 1.

O trecho da BR-153 anterior ao “Trevo São Sebastião”, que perpassa o Loteamento Parque Industrial III do Município de Jacarezinho integra a concessão, objeto do edital?

Respostas: O PER Anexo, em seus Apêndices, traz detalhes sobre localização de início e fim de cada rodovia presente no Lote, assim como de interseções que fazem parte da concessão.

4. PER Anexo. Página 10. Item 3.2.

Há previsão de obras de melhorias, em especial implantações de trevos, no trecho da BR-153 anterior ao “Trevo São Sebastião”, que perpassa o Loteamento Parque Industrial III do Município de Jacarezinho?

Respostas: Esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1. do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

O PER Anexo descreve as obras obrigatórias a serem implantadas pela Concessionária, além disso, em seus Apêndices, traz detalhes sobre localização de início e fim de cada rodovia presente no Lote.

5. PER Anexo. Página 10. Item 3.2.

Eventuais obras/benfeitorias necessárias para viabilizar melhor acesso às empresas instaladas no Loteamento Parque Industrial III do Município de Jacarezinho, situado ao largo da BR-153, serão arcados pela Concessionária? Poderão ser incluídas novas obras no decorrer da execução contratual?

Respostas: A concessionária é responsável pela regularização e adequação dos acessos, conforme item 3.2.2 - C do PER Anexo, bem como pelo levantamento e pelas intervenções previstas no item 3.1.6 do PER Base, dentre outras diretrizes relacionadas a acessos ao longo do documento. Obras inicialmente não previstas podem ser aditadas conforme os termos contratuais.

Protocolo 50500.233767/2023-55

Recebido em 31 de julho de 2023 – 17:14:36

1. Parte II, item (xi) das Definições

O Edital define o “Petitionamento Eletrônico”, destinado a usuários externos à ANTT para petitionamento e assinatura de documentos, em especial, para protocolo de impugnações (item 4.2 do Edital) e recursos administrativos (item 15.2 do Edital). Solicitamos confirmação de que o sistema a que se refere o Petitionamento Eletrônico é o Sistema Eletrônico de Informações (SEI) da ANTT, disponível em <https://portal.antt.gov.br/sei>.

Respostas: O petitionamento eletrônico poderá ser feito pelo Sistema Eletrônico de Informações (SEI), através do link <https://antt.gov.br/> Assuntos > Sistemas ANTT > SEI > Acessar SEI (Usuário Externo)

2. Itens 6.1 e 6.4 do Edital

O Item 6.1 do Edital estabelece que a Proponente deverá apresentar a Garantia da Proposta, a Proposta Econômica Escrita e os Documentos de Qualificação em 3 (três) volumes lacrados, distintos e identificados em sua capa, ao passo que o item 6.4 do Edital menciona que “cada um dos volumes da Garantia da Proposta, da Proposta Econômica Escrita e dos Documentos de Qualificação deverá ser apresentado em meio eletrônico, com conteúdo idêntico ao dos volumes apresentados em meio físico”. Dessa forma, diante da ausência de indicação de quantas vias de cada um dos volumes físicos devem ser entregues, entendemos que deverá ser entregue somente 1 (uma) via física e 1 (uma) via em meio eletrônico para cada volume, a exemplo dos últimos leilões da ANTT.

Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Deverá ser entregue uma via física de cada volume, acompanhada da respectiva via digital.

3. Item 6.12 do Edital

Entendemos que no caso das declarações, procurações, Proposta Econômica Escrita e demais documentos que demandem a assinatura da Proponente, será admitida a assinatura digital por meio de certificado digital (ICP Brasil), inclusive aquelas que contenham link (endereço web) de verificação de autenticidade, mesmo que não contenham meio óptico de verificação (QR Code ou código de barras). Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Deverá ser observada a Lei nº 14.063/2020, quanto à assinatura eletrônica e ao certificado digital.

4. Itens 7.9 e 14.3.2 do Edital

Entendemos que as hipóteses de execução da Garantia da Proposta (Item 7.9) devem ser interpretadas em conjunto com as disposições do Item 14.3.2, de modo que a execução da referida garantia somente ocorrerá caso se verifique a fraude à licitação, com a devida comprovação do elemento de culpabilidade (má-fé) e não nos casos de simples não atendimento às exigências do Edital ou da Lei, tal como confirmado pela ANTT em leilões anteriores.

Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O disposto no item 7.9 do edital, que permite a execução da garantia de proposta na hipótese de os documentos de qualificação ou a proposta econômica da proponente vencedora não atenderem as exigências do edital, deve ser interpretado conjuntamente com o disposto no item 14.3.2, ou seja, somente se procederá à execução da garantia de proposta na hipótese de inabilitação ou desclassificação da proponente se verificada a ocorrência de fraude. Com efeito, a apresentação de documentação que simplesmente não atenda às exigências do edital deve acarretar a inabilitação da Proponente, não sendo, por si só, evidência de má-fé ou de tentativa de prejudicar o andamento do certame que justifique a execução da garantia de proposta.

Além disso, a Garantia da Proposta poderá ser executada em caso de inadimplemento total ou parcial por parte das Proponentes das obrigações por elas assumidas, mediante notificação pela ANTT, garantindo-se o direito ao contraditório e ampla defesa.

5. Item 9.2.1 do Edital

Considerando que o Volume da Garantia da Proposta contemplará os documentos de representação dos Representantes Credenciados (procuração e documentos societários que comprovem a outorga de poderes pelos representantes legais da Proponente – item 9.1.2 do Edital), entendemos que, em relação aos documentos previstos na parte final do item 9.2.1 – que trata do contrato de intermediação com a Corretora Credenciada –, será prescindível a apresentação de segunda via daquela documentação, caso o contrato de intermediação seja firmado pelos representantes legais da Proponente ou pelos Representantes Credenciados, cuja documentação já consta do mesmo Volume.

Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

6. Item 10.1 do Edital

À luz do item 6.12 do Edital, entendemos a Proposta Econômica Escrita poderá ser assinada pelo representante legal da Proponente ou pelos Representantes Credenciados de forma simples, sem necessidade de autenticação ou reconhecimento de firma, ou mesmo por meio de assinatura eletrônica por meio de certificado digital ICP Brasil.

Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Deverá ser observada a Lei nº 14.063/2020, quanto à assinatura eletrônica e ao certificado digital.

7. Item 16.3 do Edital

O Item 16.3 do Edital estabelece os documentos que deverão ser apresentados pela Adjudicatária à ANTT após a publicação do Ato de Homologação, em especial a minuta do Estatuto Social da SPE (item III). No entanto, a tabela do item 16 do Anexo 5 (Documentos de Qualificação) prevê na alínea E que a proponente deverá apresentar, entre outros documentos, a minuta do estatuto social da SPE. Solicitamos a confirmação do entendimento de que a minuta do estatuto social da SPE não integra os documentos exigíveis a título de documentos de qualificação da Proponente e que deverá ser apresentada apenas pela Adjudicatária, nos termos do item 16.3 do Edital, exigindo, neste caso, a retificação do Anexo 5.

Respostas: O entendimento não está correto. A(s) minuta(s) deve(m) ser enviada(s) conforme os termos previstos no Edital.

8. Item 3 do Anexo 5 (Documentos de Qualificação) do Edital

O subitem “C” prevê que a Proponente deverá apresentar “Certidão atualizada da Proponente pessoa jurídica expedida pelo registro empresarial ou cartório competente”. Entendemos que, em se tratando de empresa com sede no Estado de São Paulo, a Certidão Simplificada expedida pela Junta Comercial do Estado de São Paulo atende ao subitem 3 - C do Anexo 5 do Edital, tal como reconhecido recentemente pela ANTT em outras licitações de concessões rodoviárias.

Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

9. Item 11 do Anexo 5 (Documentos de Qualificação) do Edital

No caso da certidão de inexistência de débitos junto à ANTT, entendemos que na hipótese de a Proponente ter solicitado a certidão perante a Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos da Procuradoria Federal junto à ANTT com antecedência razoável, a eventual demora na entrega do documento que implique sua ausência na documentação da Proponente não representará prejuízo à sua participação no certame, visto que se trata de situação sanável por simples diligência da Comissão de Outorga (item 12.2.III). Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento não está correto. O item III da subcláusula 12.2 veda expressamente a inclusão posterior de documento ou informação que deveria constar originariamente nos documentos apresentados pela Proponente.

10. Item 15 do Anexo 5 (Documentos de Qualificação) do Edital

Entendemos que, na hipótese de comprovação da qualificação técnica por meio de certidões ou atestados que comprovem a experiência prévia na Gestão e Exploração de Rodovias em nome de empresa Controlada, Controladora, coligada ou sob o mesmo controle comum da Proponente, serão admitidos quaisquer documentos aptos a comprovar as relações societárias entre a Proponente e a empresa detentora do documento.

Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está correto. Para a aceitação da comprovação da qualificação técnica serão aceitos documentos que comprovem o vínculo societário entre a Proponente e a empresa detentora do documento.

11. Item 16.1 do Anexo 5 (Documentos de Qualificação) do Edital

Na hipótese de os signatários das declarações da licitação serem ou os Representantes Credenciados ou os representantes legais da Proponente, entendemos que é prescindível a juntada de nova via dos documentos de comprovação dos poderes dos signatários no Volume dos Documentos de Qualificação, prevista pelo item 16.1 do Anexo 5, visto que já devem constar do Volume de Garantia da Proposta.

Está correto o entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Cabe destacar que os documentos a serem anexados devem comprovar que os signatários dos documentos tenham poderes para assiná-lo.

12. Item “d.” do Anexo 18 do Edital (Plano de Transição Operacional)

O Plano de Transição Operacional deverá ser apresentado pela futura Concessionária em até 20 (vinte) dias úteis após a publicação do ato de homologação, nos termos do item 16.3 do Edital. No entanto, o Anexo 18 prevê que o Plano deverá abarcar diversas informações não disponíveis no momento da licitação ou mesmo no período entre sua homologação e a apresentação do Plano, como por exemplo medidas operacionais diversas e a avaliação e o planejamento acerca da assunção de contratos eventualmente ainda existentes.

Nesse sentido, solicitamos que sejam esclarecidas e detalhadas de maneira suficiente as informações do Anexo 18 a serem consideradas para elaboração do Plano de Transição Operacional.

Respostas: Informações adicionais sobre o Plano de Transição Operacional estão disponíveis no Anexo 7 da minuta de Contrato, que trata da Fase de Convivência entre o Poder Concedente e a futura concessionária no interregno entre a assinatura do Contrato e a assunção da rodovia. Durante esse período, será possibilitado à Concessionária obter acesso às informações necessárias para a formulação do referido plano, o qual deve atender os requisitos mínimos estipulados no Edital.

13. Cláusula Segunda do Anexo - Convênio de Delegação nº 02/2023

Não identificamos as rodovias estaduais que integram o objeto da concessão (PR092/151/239/407/408/411/508/804/855) entre os trechos delegados pelo Convênio de Delegação nº 02/2023. Solicitamos esclarecer se os trechos foram devidamente delegados pelo Estado do Paraná à União, com disponibilização do respectivo instrumento de Convênio de Delegação, se for o caso.

Respostas: Foi disponibilizada no site da ANTT uma cópia do Convênio de Delegação nº 03/2023, que contempla o conjunto de rodovias estaduais que integram o Lote 2.

14. Subcláusula 4.1, alínea “f”, do Convênio de Delegação nº 02/2023

Entendemos que, por força da subcláusula indicada, as declarações de utilidade pública para desapropriação e/ou a instituição de servidões administrativas em áreas afetadas à concessão serão emitidas exclusivamente pela União, por meio da ANTT.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Os convênios de delegação estabelecem obrigações apenas entre Delegante (estado do Paraná) e Delegatário (União), não criando qualquer vinculação à relação entre concessionária e Poder Concedente. Conforme previsto na cláusula 6.1 da minuta de Contrato, cabe à ANTT providenciar a emissão de DUP, mediante solicitação justificada da Concessionária, em tempo hábil e em conformidade com a legislação vigente e regulamentos da ANTT.

15. Subcláusula 4.1, alínea “g”, do Convênio de Delegação nº 02/2023

Entendemos que, por força da subcláusula indicada, a responsabilidade pela emissão das licenças e das autorizações ambientais a serem providenciadas pela concessionária será exclusivamente atribuída a órgãos ambientais federais.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. Os convênios de delegação estabelecem obrigações apenas entre Delegante (estado do Paraná) e Delegatário (União), não criando qualquer vinculação à relação entre concessionária e Poder Concedente. A subcláusula

4.1, alínea “g”, do Convênio de Delegação nº 02/2023 apenas estabelece que a titularidade das licenças ambientais referente às rodovias estaduais delegadas será repassada à União. Os processos de licenciamento das obras da concessão serão conduzidos pelo órgão competente, de acordo com as definições contidas na legislação ambiental.

16. Subcláusula 4.1, alínea “h”, do Convênio de Delegação nº 02/2023

Entendemos que a subcláusula 4.1, alínea “h”, do Convênio de Delegação nº 02/2023 impõe mera consulta ao Estado do Paraná quanto a eventuais alterações no Programa de Exploração de Rodovia, sem exigir autorização prévia dos órgãos estaduais para promoção das modificações. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. Os convênios de delegação estabelecem obrigações apenas entre Delegante (estado do Paraná) e Delegatário (União), não criando qualquer vinculação à relação entre concessionária e Poder Concedente. O cumprimento das condições impostas nesse instrumento será de responsabilidade da União, e não da concessionária.

17. Subcláusula 6.1 do Convênio de Delegação nº 02/2023

Entendemos que os contratos de obras, de serviços e de supervisão celebrados pelo Estado do Paraná referentes a trechos incluídos no Sistema Rodoviário que se encontrarem vigentes serão todos rescindidos até a Data da Assunção do Sistema pela concessionária. Nosso entendimento está correto?

Caso negativo, solicitamos a disponibilização dos contratos de obras, de serviços e de supervisão celebrados pelo Estado do Paraná referentes ao Sistema Rodoviário que se encontram vigentes.

Respostas: Nos termos da cláusula 8.1.6 da minuta contratual, o Poder Concedente obriga-se a rescindir, até a Data da Assunção, todos os contratos referentes a obras e serviços de qualquer natureza e os contratos de serviços não essenciais à segurança do usuário que estejam em vigor na data de assinatura do Contrato. A ANTT disponibilizará aos interessados as informações que dispuser sobre contratos vigentes em seu sítio eletrônico. Entretanto, tal disposição não desobriga a Concessionária do atendimento ao item 2.8 do Edital, que dispõe que "as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas".

18. Subcláusula 9.2 do Convênio de Delegação nº 02/2023

Entendemos que a renúncia do Convênio de Delegação por qualquer das partes que implique a retirada de trechos rodoviários delegados do Sistema Rodoviário ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. O entendimento está correto?

Respostas: Os convênios de delegação estabelecem obrigações apenas entre Delegante (estado do Paraná) e Delegatário (União), não criando qualquer vinculação à relação entre concessionária e Poder Concedente.

19. Subcláusula 4.2.3 do Contrato de Concessão nº 02/2023

A subcláusula 4.2.3 do Contrato de Concessão nº 02/2023 estabelece que os custos decorrentes de adequações e complementações em obras executadas anteriormente à Data de Assunção não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. No entanto, entendemos que em se tratando de custos decorrentes do reparo de Vícios Construtivos, aparentes ou ocultos, ou da materialização de outros riscos alocados exclusivamente ao Poder Concedente, será devida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. O contrato será reequilibrado uma vez que se aloca ao Poder Concedente o risco de Vícios Construtivos ocultos vinculados à manutenção e operação do Sistema Rodoviário constatados nos documentos ou dentro do prazo de 5 anos contados a partir do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (vide subcláusula 4.2.1), ou nos documentos de Recebimento Provisório e Definitivo (vide subcláusula 8.7.5 – Obras Supervenientes). Além disso, deve-se levar em consideração as hipóteses previstas nos 3 itens da subcláusula 22.2.10, não se considerando ocultos aqueles vícios que: (i) figurem expressamente no Edital ou no Contrato como sendo risco da Concessionária; (ii) constem de manifestação formal da Administração, documentos públicos disponíveis para qualquer interessado ou sejam de conhecimento comum à época da licitação; (iii) poderiam ter sido detectados pelas Proponentes, por expertise e conhecimentos pretéritos, ou utilizando meios e técnicas ordinariamente disponíveis e financeiramente acessíveis no mercado no momento anterior ao processo licitatório, em igualdade de condições com os demais interessados.

20. Subcláusula 4.2.3 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Tendo em vista que a subcláusula 4.2.3 do Contrato de Concessão nº 02/2023 estabelece que os custos decorrentes de adequações e complementações em obras executadas anteriormente à Data de Assunção não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, entendemos que todos os contratos e convênios do DNIT, do Estado do Paraná e de suas entidades abrangendo trechos do Sistema Rodoviário do presente Edital serão concluídos ou rescindidos até a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. De acordo com a cláusula 8.1.6, o Poder Concedente obriga-se a rescindir, até a Data da Assunção, todos os contratos referentes a obras e serviços de qualquer natureza e os contratos de serviços não essenciais à segurança do usuário que estejam em vigor na data de assinatura do Contrato.

21. Subcláusula 4.2.3 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Caso a resposta ao pedido de esclarecimento anterior seja negativo: (1) Solicitamos a disponibilização das informações referentes a todos os contratos e convênios do DNIT, do Estado do Paraná e de demais entidades que contemplem obras e/ou serviços em trechos que integram o Sistema Rodoviário do presente Edital. (2) Entendemos que, na hipótese de inexecução parcial ou total das obrigações dos contratos celebrados por DNIT, Estado do Paraná ou demais entidades

abrangendo trechos do Sistema Rodoviário posteriores à Data da Assunção, a Concessionária poderá fazer jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Respostas: Nos termos da cláusula 8.1.6 da minuta contratual, o Poder Concedente obriga-se a rescindir, até a Data da Assunção, todos os contratos referentes a obras e serviços de qualquer natureza e os contratos de serviços não essenciais à segurança do usuário que estejam em vigor na data de assinatura do Contrato. Adicionalmente, informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT, ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná ou à concessionária atual e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e a situação de eventuais obras ou serviços que estejam em andamento nos trechos que serão concedidos, de forma a considerar tais informações na elaboração da proposta.

22. Subcláusula 4.2.4 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Na hipótese de se detectar a existência de equipamentos como radares, CFTV, contadores de tráfego etc., ao longo das rodovias concedidas, entendemos que esses equipamentos não serão transferidos à Concessionária por ocasião da assinatura do Contrato, tão somente se presentes no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. Está correto nosso entendimento?

Respostas: As informações disponíveis aos licitantes podem ser consultadas na página da ANTT. Esclarece-se que, sem prejuízo de eventual publicação da listagem de bens reversíveis da concessão, informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT, ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná ou à concessionária atual e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta. Lembramos que a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 do Edital. Adicionalmente, segundo entendimento da Cláusula 4.2.3 c/c a Cláusula 4.2.1 do Contrato, a declaração da Concessionária quanto à ciência da natureza e condições dos bens da concessão será manifestada na Data da Assunção, mediante a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferências de Bens, o qual especificará os referidos bens.

23. Subcláusulas 4.3.1 e 4.3.2 do Contrato de Concessão nº 02/2023

A subcláusula 4.3.2 estabelece que a locação ou arrendamento dos Bens da Concessão deverão ser previamente autorizados pela ANTT. Entendemos que, em se tratando de outras formas de alienação ou transferência de bens, a exemplo do que prevê a subcláusula 4.3.1, não será necessária autorização prévia da ANTT, desde que seja mantida a continuidade dos serviços prevista na mesma subcláusula. Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. A Concessionária só poderá alienar ou transferir a posse dos Bens da Concessão, que não sejam por meio de locação ou arrendamento, se garantir a continuidade do serviço da Concessão, ou se proceder com a sua imediata substituição por um com funcionalidade idêntica ou superior, ou por meio de autorização prévia e expressa da ANTT.

24. Subcláusula 4.3.3 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Entendemos que a alienação e/ou a transferência de posse dos bens referidos na subcláusula 4.3.3 refere-se exclusivamente aos Bens Reversíveis. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. A cláusula 4.3.3 da minuta do Contrato refere-se a todos os bens da concessão, conforme consta da definição da subcláusula 4.1. Nesse sentido, a Concessionária precisará de prévia e expressa autorização da ANTT para alienar ou transferir a posse desses.

25. Subcláusula 7.2.1 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Entendemos que se houver atraso no prazo de obtenção da autorização de início de obras por motivo não imputável à Concessionária ou por risco alocado exclusivamente ao Poder Concedente, a Concessionária não poderá ser penalizada, as datas de início e de término das obras deverão ser readequadas, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, se o caso. Está correto o entendimento?

Respostas: Os prazos e procedimentos de análise de projetos relacionados às obras da concessão são aqueles definidos no Contrato e nos regulamentos da ANTT. Em caso de ficar comprovado que os atrasos na análise foram causados exclusivamente pelo Poder Concedente, a concessionária não será penalizada pelo descumprimento da obrigação contratual correspondente. A reprogramação dos investimentos e o consequente reequilíbrio econômico-financeiro dependerão da ordem de grandeza do atraso e de seu potencial de impactar o cumprimento da obrigação dentro do prazo originalmente previsto no Contrato.

26. Subcláusula 8.7.3 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Entendemos que, na hipótese de vícios ou defeitos detectados nas Obras Supervenientes que demandem reparação, correção, ou substituição pela Concessionária, o equilíbrio econômico-financeiro será recomposto por meio do Fluxo de Caixa Marginal, conforme subcláusula 8.7.3 do Contrato.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. As obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das obras supervenientes não previstas inicialmente no contrato terão seu equilíbrio econômico-financeiro recomposto por meio do Fluxo de Caixa Marginal, nos termos das subcláusula 8.7. Caso haja previsão explícita de assunção, pela concessionária, de serviços de conservação, manutenção e operação de trechos com obras supervenientes em execução após a vigência da concessão, eventual reequilíbrio econômico-financeiro só será cabível em caso de constatação de vícios construtivos ou da imposição de necessidade de refazimento ou conclusão das referidas obras.

27. Subcláusula 8.7.7 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Entendemos que o regramento previsto para os Vícios Construtivos, ocultos ou aparentes, é aplicável para todas as Obras e Serviços da Concessão que não foram executadas pela Concessionária e não apenas para as Obras Supervenientes.

Está correto o entendimento?

Respostas: O entendimento não está correto. O regramento estabelecido na subcláusula 8.7.7 diz respeito às obras supervenientes, definidas na minuta de Contrato como aquelas realizadas no Sistema Rodoviário por entes públicos ou privados, inclusive decorrentes de convênios, acordos de leniência e decisões judiciais, que não estejam atribuídas à Concessionária no PER e que não sejam enquadráveis como Projetos de Interesse de Terceiros (PIT), devendo ser incorporadas ao objeto da Concessão após a sua execução. O regramento para os demais trechos rodoviários recebidos pela concessionária na assunção da rodovia é aquele estabelecido na matriz de riscos do Contrato, notadamente nas subcláusulas 22.1.23, 22.1.24 e 22.2.10.

28. Subcláusula 19.3.13 do Contrato de Concessão nº 02/2023

As subcláusulas 19.1.4 (iii) e 19.3.13 estabelecem que os usuários não deverão ser cobrados em duplicidade no tocante à operação das praças de Jacarezinho para cada deslocamento que ocorra em um prazo máximo de 30 minutos após a passagem pela primeira praça –subcláusula 19.3.13 (i). Nesse sentido, solicitamos esclarecimentos a respeito de quais das situações a seguir descritas serão consideradas para fins de duplicidade:

- (i) Passagem pela Praça de Jacarezinho 1 e Praça de Jacarezinho 2, quando esta estiver em operação e não importando a ordem de passagem;
- (ii) Passagem pela Praça de Jacarezinho 1 e pelas Praças de Jacarezinho Auxiliares 1 e 2, não importando a ordem de passagem;
- (iii) Passagem entre as Praças de Jacarezinho Auxiliar 1 e Auxiliar 2, não importando a ordem de passagem; ou Todas as anteriores.

Respostas: Conforme o item 19.3.13, não serão cobradas em duplicidade os deslocamentos entre as praças que ocorram em um prazo máximo de 30 minutos após a passagem pela primeira praça, não importando a ordem de passagem, no âmbito do funcionamento da praça Jacarezinho e seus auxiliares.

Portanto, somente a situação II seria configurada como duplicidade nos termos do item 19.3.13.

29. Subcláusula 19.6.4 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Solicitamos que seja esclarecido e informado o multiplicador aplicável às praças de pedágio Jacarezinho Auxiliar 1 e Jacarezinho Auxiliar 2, conforme Trecho de Cobertura de Praça – TCP, durante o período pelo qual as referidas praças estarão em operação.

Respostas: Os multiplicadores de tarifa são iguais para todas as praças de pedágio, estão presentes na tabela do Item 19.3.5 da minuta do Contrato.

30. Subcláusula 22.2.14 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Entendemos que não estão alocados à Concessionária os riscos de vícios construtivos aparentes em obras realizadas pelo Poder Concedente, antes da Data da Assunção do Sistema Rodoviário pela concessionária ou obras supervenientes, que tenham sido devidamente identificados até o término do processo de recebimento definitivo das obras, conforme subcláusulas 22.1.23 e 22.2.14 do Contrato de Concessão nº 02/2023. O entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. A possibilidade de compartilhamento de custos decorrentes de vícios construtivos aparentes é válida apenas para Obras Supervenientes. Para obras realizadas pelo Poder Concedente antes da Data da Assunção do Sistema Rodoviário, apenas

vícios ocultos são passíveis de compartilhamento, na forma definida na matriz de riscos do Contrato, notadamente nas subcláusulas 22.1.23, 22.1.24 e 22.2.10.

31. Subcláusula 22.2.2 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Entendemos que está alocado ao Poder Concedente o risco de decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de cobrar a Tarifa de Pedágio ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido no Contrato, excetuando-se os casos em que a Concessionária for a única e exclusiva responsável por ter dado causa a tal decisão. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

32. Subcláusula 22.2.4 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Entendemos que alterações na legislação e regulamentação ambiental que alterem a composição econômico-financeira da concessão são riscos alocados ao Poder Concedente, abrangidos na subcláusula 22.2.4 do Contrato de Concessão nº 02/2023. O entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. A subcláusula 22.2.4 diz respeito a alterações na legislação e regulamentação tributária. Para os custos relacionados aos processos de licenciamento ambiental, devem ser observadas as subcláusulas 22.1.3 e 22.2.7 da minuta de Contrato.

33. Subcláusula 22.2.4 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Solicitamos esclarecer o que se entende por jurisprudência vinculante para fins de aplicação da Cláusula 22.2.4.

Respostas: Trata-se de um conjunto de decisões de Tribunais Superiores que adotam um entendimento pacífico sobre determinado tema, dotada de teor obrigatório, ou seja, obrigando não só os Tribunais a seguirem seu conteúdo, mas também obrigam a Administração Pública direta e indireta, nas esferas Federal, Estadual e Municipal.

34. Subcláusula 22.2.8 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Entendemos que está alocado como risco do Poder Concedente a recuperação de passivos ambientais cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção do Sistema Rodoviário. O entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A alocação ao Poder Concedente se dá nas condições da subcláusula 22.2.8, que prevê a “recuperação de eventuais passivos ambientais decorrentes das atividades rodoviárias, gerados em período anterior à Concessão e que não estejam compreendidos no Sistema Rodoviário”. Desta feita, resta claro que a responsabilidade do Poder Concedente se restringe apenas a eventuais passivos não compreendidos no Sistema Rodoviário, e desde que gerados em período anterior à concessão.

35. Subcláusula 22.2.21, (ii), do Contrato de Concessão nº 02/2023

Entendemos que, para efeito de caracterização de eventos de instabilidade geológica extraordinárias, as ações mitigatórias a serem adotadas pela concessionária e exigidas pela

subcláusula 22.2.21, (ii), do Contrato de Concessão nº 02/2023 devem possuir relação lógica e direta com o evento de instabilidade geológica. O entendimento está correto?

Respostas: Conforme subcláusula 22.2.21, (ii) do Contrato, a conduta diligente por meio de ações mitigatórias é caracterizada pelo cumprimento dos Parâmetros Técnicos e Parâmetros de Desempenho de Terraplenos e Estruturas de Contenção previstos no PER no Ano de Concessão imediatamente anterior ao evento.

36. Subcláusula 25.5 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Entendemos que, entre os anos 7 a 30 da concessão, a concessionária poderá reduzir o seu capital social integralizado ao percentual mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) em todos os anos em que for verificado o cumprimento acumulado de, no mínimo, 90% (noventa por cento) do PER. O entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

37. Subcláusula 26.3 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Entendemos que a proponente vencedora não poderá se retirar do controle da concessionária antes da Data de Assunção do Sistema Rodoviário e da expedição, pela ANTT, de Termo de Vistoria atestando a capacidade da concessionária para a operação do sistema rodoviário, com início da cobrança tarifária, nos termos da subcláusula 19.1.1 do Contrato de Concessão nº 02/2023. O entendimento está correto? Caso negativo, solicitamos esclarecer o marco temporal a partir do qual a retirada da proponente se mostra possível.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A referência feita na subcláusula 26.3 da minuta de Contrato está incorreta, devendo estar associada à subcláusula 19.2.1, que trata dos requisitos para a o início da cobrança nas novas praças de pedágio, que configura o marco temporal para a possibilidade de retirada da Proponente vencedora do controle da Concessionária.

38. Subcláusula 35.2 do Contrato de Concessão nº 02/2023

Solicitamos esclarecer se a referência à subcláusula 22.2.11, constante da redação da subcláusula 35.2 do Contrato de Concessão nº 02/2023, está correta. Caso positivo, solicitamos esclarecimento sobre como e em que hipóteses será permitida a declaração de caducidade por materialização do risco alocado ao Poder Concedente na subcláusula 22.2.11 (valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas ou ocupação provisória de bens imóveis que superar o limite estipulado em contrato, na proporção de 60%).

Respostas: A referência feita na subcláusula 35.2 no Contrato do Lote 2 está incorreta, devendo estar associada à subcláusula 22.2.13, que trata da alteração unilateral no PER e no Contrato, por iniciativa do Poder Concedente, por inclusão e modificação de obras e serviços que afetem o equilíbrio econômico-financeiro.

Protocolo 50500.233762/2023-22

Recebido em 31 de julho de 2023 – 17:06:20

1. Produto 1 - Estudo de Tráfego (nov. 2021)

A UFPR, através do ITTI, (Universidade Federal do Paraná. Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná Estudos, pesquisas e análises sobre o novo modelo de concessão de rodovias no estado do Paraná: produto 2: análise do novo modelo / Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná, Universidade Federal do Paraná – Curitiba, 2022, emitiu relatório pelo qual efetuou o cálculo da iniquidade para a localização proposta das praças de pedágio, que indicou duas possibilidades: que o total de quilômetros pagos pelos usuários que passam na praça de pedágio é superior ao total de quilômetros percorridos na malha que contribui para a definição do trecho de cobertura dessa praça (TCP) (iniquidade superior a 1); e que o total de quilômetros pagos pelos usuários que passam na praça de pedágio é inferior ao total de quilômetros percorridos na malha que contribui para a definição do TCP dessa praça (iniquidade inferior a 1). A metodologia adotada permitiu, ainda, a segmentação desse cálculo por tipo de veículo, ou seja, veículos leves, pesados de 2 e 3 eixos, pesados de 4 a 9 eixos, e, também, um índice global, que considera a média destes. Referente ao lote 2, na praça a ser implantada em Quatiguá, o índice global (média entre todos os tipos de veículos), foi de 1,60, podendo-se inferir que o total de quilômetros pagos por todos os usuários (nas categorias pré-estabelecidas neste estudo) desta praça é 60% maior que os quilômetros percorridos pelos mesmos no trecho de cobertura (TCP). Neste sentido, duas opções foram mencionadas, como sugestão:

- Foi realizada a análise, além da localização atual proposta, outras duas, sendo uma de até 5 km ao Sul e outra de até 5 km ao Norte, sem grandes alterações. Neste sentido, deve-se avaliar a possibilidade de remanejamento deste lote, com a exclusão da presente praça em Quatiguá. Isso porque, ainda que os valores previstos nas praças da região, sejam num primeiro olhar menores aos vigentes à época das concessões do Anel de Integração, mesmo assim, ao inserir a nova praça, equivale a igualar aquele valor de tarifa, tornando a região menos competitiva. Em uma segunda abordagem, no caso da sua manutenção, estudos quanto ao remanejamento dela para o trecho da PR-092, entre os Municípios de Wenceslau Brás e Arapoti, são necessários. Questiona-se quanto a possibilidade de as sugestões sejam incorporadas nesse momento, porque a toda vista representam melhorias para a região.

Respostas: Não se trata de pedido de esclarecimentos ao Edital, mas sim de proposta de aprimoramento do projeto que se configura como intempestiva, considerando o esgotamento das instâncias de Participação e Controle Social após a realização das Audiências Públicas.

Protocolo 50500.233759/2023-17

Recebido em 31 de julho de 2023 – 17:03:34

1. Edital, Item 10.3 e Contrato, Cláusulas 15.7, 22.2.4, 23.4.2 (ii)

Foi aprovada na Câmara dos Deputados a PEC nº 45/2019 (“Reforma Tributária”), a qual, observado o prazo de transição nela previsto, até 2033, promove profunda alteração na matriz tributária aplicável aos investimentos e custos bem como às receitas do projeto consistente na (i) substituição dos atuais ICMS, ISSQN, IPI, PIS e COFINS por novos tributos designados como IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços).

No contexto do Lote 02 de Rodovias no Paraná, de acordo com o Edital de Concessão 02 / 2023, as Propostas Econômicas Escritas devem considerar, entre outras premissas, todos os tributos atualmente em vigor, desconsiderando qualquer benefício fiscal (Item 10.3. I), a alíquota de 5%

para o ISSQN sobre a receita anual de pedágio (Item 10.3.II) bem como o benefício fiscal do REIDI até o prazo final da concessão (Item. 10.3.VII). Conforme Minuta de Contrato, a Concessionária é responsável pelos encargos tributários aplicáveis (Cláusula 15.7), sendo que o Poder Concedente é responsável, dentre outros, pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: “alterações na legislação e regulamentação ou a superveniência de jurisprudência vinculante, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação de imposto sobre a renda” (Cláusula 22.2.4). Além disso, consoante a matriz tributária atual, as receitas de pedágio estão sujeitas ao ISSQN à alíquota de 5% e ao Pis/COFINS à alíquota de 3,65%. Embora PEC acima referida não tenha sido aprovada, sinalizam-se alíquotas no patamar de 25% sobre a receita, ou até superior, o que representa um impacto substancial sobre os custos, investimentos e sobre a receita do projeto, potencialmente capaz de afetar a capacidade financeira da Concessionária em arcar com suas obrigações, caso não haja a recomposição do equilíbrio contratual de forma concomitante ao início de vigência da nova matriz tributária.

Neste contexto, indaga-se:

- a) É correto entender que as alterações na legislação tributária que impactem os tributos incidentes sobre as receitas serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro?
- b) No cenário de se implementar uma alteração tributária da envergadura como a que está ora em discussão no âmbito do Congresso, é correto assumir que o Poder Concedente revisará a tarifa mediante a aplicação do Fator C de forma concomitante ao início de vigência das novas alíquotas e tributos, conforme o previsto na Cláusula 23.4.2 (ii) da Minuta de Contrato?
- c) É correto entender que as alterações na legislação tributária que impactem os tributos incidentes sobre os custos e os investimentos serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro?
- d) Tendo em vista que a redação da Cláusula 23.4.2 da Minuta de Contrato não estabelece de forma específica como se dará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no caso de alteração na legislação tributária que afete os custos e investimentos da Concessionária, indaga-se como se dará a recomposição neste caso?

Respostas: Conforme subcláusula 22.2, o poder concedente é responsável pelos riscos relacionados a (subcláusula 22.2.4) alterações na legislação e regulamentação ou a superveniência de jurisprudência vinculante, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação de imposto sobre a renda.

- a) Sim, está correto o entendimento.
- b) O entendimento está parcialmente correto. A forma e o momento de implementação de reequilíbrio deverão ser analisados diante do caso concreto para que os mecanismos adotados sejam apropriados aos impactos. Nos termos do Contrato de Concessão, poderão ser realizados reequilíbrios a posteriori, diante da materialização do risco elencado na subcláusula 22.2.4, assim como poderá ser realizado ajuste contratual amplo para comportar os impactos vindouros das alterações legais, ou ainda uma combinação de ambas as soluções e outras medidas regulatórias.
- c) A materialização do risco relativo à subcláusula 22.2.4 deverá ter os seus efeitos demonstrados com a devida aplicação de recursos nos objetos afetados à execução contratual (custos e investimentos), caso ocorram.
- d) Eventual recomposição de reequilíbrio do risco em questão deverá ser tratada diante do caso concreto, considerando os impactos e a materialização dos riscos sobre os custos e investimentos. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, se devida, ocorrerá mediante um ou mais

mecanismos admitidos no Contrato de Concessão a critério da ANTT conforme admite a legislação aplicável e o regramento contratual.

2. Edital – Item 16.3.VI

No Item 16.3.VI do Edital, consta entre as obrigações da adjudicatária do Leilão, a “comprovação de recolhimento da remuneração à B3 S.A., correspondente a R\$ 925.216,34, referenciado a valores atuais”.

No Anexo 20 (Manual de Procedimento do Leilão), consta na página 21/25 este mesmo valor, porém referenciado à data-base janeiro / 2023.

Solicita-se confirmação da data-base da remuneração para efeito de atualização monetária pela variação do IPCA.

Respostas: Confirma-se a adoção da data-base de janeiro de 2023. Assim, a remuneração da B3 será atualizada pela variação positiva do IPCA - Índice de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, caso o pagamento seja efetuado em data superior a um ano contado a partir da data-base de janeiro/2023.

3. Edital – Anexo 20

No Manual de Procedimento do Leilão disponibilizado, o valor da tarifa teto do leilão de R\$ 0,11922 / km está escrito por extenso de forma errada. Solicita-se correção na página 20/25.

Respostas: Os valores encontram-se corretos no Edital. Reitera-se o disposto no item 5.4 do Edital, que afirma que "em caso de conflito, os termos, disposições e condições do Edital prevalecem sobre as disposições dos Anexos do Edital".

4. Contrato – Cláusula 4.1.1.

Com relação aos Bens da Concessão mencionados na Cláusula 4.1.1, solicita-se disponibilizar aos licitantes a relação de eventuais veículos, equipamentos, sistemas e edificações operacionais, remanescentes de concessões anteriores ao Leilão, que poderão ser transferidos à futura concessionária, por ocasião do Termo de Arrolamento e Transferência dos Bens.

Respostas: As informações disponíveis aos licitantes podem ser consultadas na página da ANTT. Esclarece-se que, sem prejuízo de eventual publicação da listagem de bens reversíveis da concessão, informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT, ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná ou à concessionária atual e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta. Lembramos que a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 do Edital. Adicionalmente, segundo entendimento da Cláusula 4.2.3 c/c a Cláusula 4.2.1 do Contrato, a declaração da Concessionária quanto à ciência da natureza e condições dos bens da concessão será manifestada na Data da Assunção, mediante a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferências de Bens, o qual especificará os referidos bens.

5. Contrato – Cláusula 5.1.1

Conforme Estudo Socioambiental disponibilizado aos licitantes, entendemos que o licenciamento ambiental requerido nas rodovias do Lote 02 será realizado no âmbito Estadual. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A definição da competência pelo licenciamento entre as esferas federal e estadual será observada pelos órgãos licenciadores em obediência à legislação de licenciamento ambiental e eventuais delegações de competência aplicáveis.

6. Contrato – Cláusula 5.1.3

No Produto 2 – Tomo II (Estudos Ambientais) disponibilizado aos licitantes, consta no Item 5.1.2 a situação em 2019, de forma não cumulativa, dos Autos de Infração emitidos para as concessionárias de rodovias, DER/PR e DNIT, conforme o caso.

Pergunta-se: É correto o entendimento que, caso a concessionária seja instada a arcar com pagamentos de eventuais Autos de Infração anteriores à assinatura do Contrato de Concessão, caberá reequilíbrio econômico-financeiro a seu favor?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Entende-se que os autos de infração emitidos em desfavor do titular anterior da licença não podem ser imputados ao novo titular.

7. Contrato – Cláusula 5.1.3

Com relação ao pedido de Licenciamento Ambiental realizado pelo DER Paraná (Protocolo 13.619.284 – 1), para realização dos serviços de terraplenagem, pavimentação asfáltica, drenagem, obras de arte, sinalização e iluminação na PR- 092 (Km 247 - Km 251,55) e seu final na Rodovia PR-422 - Contorno Sul de Wenceslau Braz, solicita-se esclarecer:

- a) Se o pedido de licenciamento foi fundamentado por meio de EIA/RIMA;
- b) Se a compensação ambiental foi devidamente quitada junto ao órgão ambiental.

Respostas: Informações a respeito dos processos de licenciamento ambiental utilizadas para o estudo de viabilidade constam no Tomo 2, Estudos Ambientais, componente do Produto 2, Estudos de Engenharia. Esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

8. Contrato – Cláusula 6.4

Com relação à Cláusula 6.4 (Compartilhamento de Risco de Desapropriações e Desocupações), menciona-se na subcláusula 6.4.1 “A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para fins de desapropriação e desocupação, o montante de R\$ 423.220.287,58 ...”.

Constata-se que este montante corresponde ao somatório dos valores R\$ 408.333.263,46 e R\$ 14.887.024,12, oriundos da Planilha MEF, Aba “Resumo”, a título de Desapropriações e Desocupações, respectivamente.

Pergunta-se: Para o Compartilhamento de Risco, a contabilização anual dos valores despendidos com Desapropriações e Desocupações ocorrerá de forma conjunta tal como consta da redação da

Cláusula 6.4.1.iii ou será apurada separadamente conforme consta nas cláusulas 22.1.6, 22.1.7, 22.2.11 e 22.2.12?

Respostas: O entendimento está correto. O montante destinado na cláusula 6.4.1 é conjunto para fins de Desapropriação e Desocupação. As cláusulas 22.1.6, 22.1.7, 22.2.11 e 22.2.12 referem-se ao compartilhamento de riscos caso os gastos com os referidos fins superem o disposto na cláusula 6.4.1.

9. Contrato – Cláusula 6.4.1(i) e PER BASE Item 5.2

Tendo em vista, que:

(i) Entre as atribuições listadas no PER BASE Item 5.2 (Atendimento aos Padrões de Atendimento da IFC), menciona-se que a concessionária deverá garantir o atendimento ao padrão PD5 (Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário).

(ii) No documento disponibilizado no data Room aos licitantes intitulados “8.2.4.2.7.4 – Termos de Referência Socioambiental para cumprimento dos Padrões de Desempenho da IFC”, são listados no Item 3 (página 23/66) os procedimentos e providências para atendimento ao PD5.

(iii) Na Minuta de Contrato, Cláusula 6.4.1 (i), menciona-se que “O montante previsto para desapropriação e desocupação deverá ser utilizado para o custeio dos dispêndios relativos aos atos exclusivamente referidos nas subcláusulas 6.2.1 e 6.3.1”.

Pergunta-se: É correto o entendimento que o montante estipulado na Cláusula 6.4.1 para Compartilhamento de Risco de Desapropriações e Desocupações abarca também todas as compensações sociais que venham a ser exigidas eventualmente para atendimento ao PD5?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

10. Contrato – Cláusula 6.3.1

Conforme Cláusula 6.3.1, “A Concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do Sistema Rodoviário por todo o período da Concessão, adotando as providências necessárias, inclusive judiciais, à sua desocupação caso invadida por terceiros, ainda que a invasão tenha ocorrido previamente à Data de Assunção”.

Diante disso, solicita-se que seja disponibilizada aos licitantes a listagem com os limites da faixa de domínio de cada rodovia integrante do lote de concessão, tal como procedimento adotado pela ANTT em Leilões anteriores.

Respostas: Informamos que as Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT ou ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta. Lembramos que a Concessionária deverá realizar os seus próprios levantamentos para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita, nos termos do item 2.5 do Edital.

Adicionalmente, ressalta-se que a Concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do Sistema Rodoviário por todo o período da Concessão, adotando as providências necessárias, inclusive judiciais, à sua desocupação caso invadida por terceiros, ainda que a invasão tenha ocorrido previamente à Data de Assunção.

11. Contrato – Cláusula 8.3.3

Com relação às Obras de Melhorias previstas no PER, tem-se na redação da Cláusula 8.3.3 que “A ANTT poderá aprovar, caso a caso, a alteração do tipo de obra de melhoria prevista no PER e/ou seu deslocamento, desde que seja mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução e localização não apresentem maior impacto socioambiental”.

No Item 3.2.2 do PER BASE (página 47/122, menciona-se que “As solicitações para alterações do tipo de dispositivo ou na sua localização serão submetidas à aprovação da ANTT, que analisará a manutenção da funcionalidade do dispositivo, e sua aprovação não ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro”.

É correto o entendimento que não incidirá o Fator D para casos em que tenha havido alteração do tipo de melhoria prevista no PER e/ou seu deslocamento, desde que mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior e que a nova solução e localização não apresentem maior impacto socioambiental, considerando a entrega das obras nos prazos e parâmetros previstos no PER?

Salienta-se que na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos referente ao Edital 01/2023, em resposta ao Protocolo 50500.183444/2023-11, pergunta nº 12 (página 69), a Comissão de Licitação confirmou que não será aplicado Fator D nestes casos elencados.

Respostas: O entendimento está correto para a hipótese proposta. Não incidirá o Fator D para casos em que tenha havido alteração de solução para um determinado segmento, do tipo de obra prevista no PER e/ou seu deslocamento com aprovação da ANTT, desde que seja mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução não apresente maior impacto socioambiental, considerando a entrega das obras nos prazos e parâmetros previstos no PER.

A análise prevista poderá contemplar item individual previsto no PER ou agregar um conjunto de itens para fins de verificação da análise de manutenção de funcionalidade da solução. A substituição de solução, quando aceita pela ANTT, não será aplicado fator D em relação aos itens substituídos e que serão, portanto, excluídos do PER.

12. Contrato – Cláusula 8.4.2

Na redação da Cláusula 8.4.2 consta que “A execução das obras do Estoque de Melhorias ocorrerá mediante requisição da ANTT, que poderá ser realizada a qualquer momento durante a vigência do Contrato”.

Pergunta-se: A concessionária também poderá propor obras a serem executadas através do Estoque de Melhorias, caso identifique investimentos de melhorias necessárias não listadas no PER?

Respostas: A Concessionária poderá propor obras a serem executadas pelo Estoque de Melhorias mediante requisição junto à ANTT. Entretanto, sua inclusão ocorrerá apenas após a aprovação da Agência, nos termos do Contrato e da regulamentação vigente, com recomposição do equilíbrio econômico-financeiro sendo realizada por meio da aplicação do Fator E, conforme Anexo 5 do Contrato.

13. Contrato – Cláusula 19.2.3

A subcláusula 19.2.3 dispõe que serão “isentos do pagamento da Tarifa de Pedágio as motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas moto, as ambulâncias, os veículos oficiais, próprios ou contratados de prestadores de serviço, da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, bem como os veículos de Corpo Diplomático”.

Solicita-se que esta Comissão de Licitação confirme se na hipótese de estabelecimento de outras isenções, não listadas na subcláusula 19.2.3, por ordem judicial ou determinação administrativa pelo Poder Público, ensejará a recomposição do econômico-financeiro do contrato, conforme disposto na cláusula 22.2.2 do Contrato de Concessão.

Respostas: A cláusula 19.2.3 da minuta do Contrato de Concessão prevê as hipóteses de isenção do pagamento de pedágio. Consta também da cláusula 19.2.4 a possibilidade de a Concessionária, por seu único e exclusivo critério e responsabilidade, conceder descontos tarifários, não podendo requerer o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em decorrência dessas práticas. Por sua vez, a cláusula 22.2.2 aloca ao Poder Concedente aqueles riscos relacionados a decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de cobrar a Tarifa de Pedágio, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa a tal decisão, havendo com isso recomposição do econômico-financeiro do contrato.

14. Contrato – Cláusula 19.4.1

Entendemos que o benefício do Desconto de Usuário Frequente (DUF) não será aplicado às passagens de usuários eventualmente praticadas com evasão da cobrança nas praças de pedágio. É correto nosso entendimento? Em caso de resposta negativa, favor esclarecer.

Ressalte-se que tal entendimento já foi confirmado no âmbito da “ATA DE RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS” do Edital nº 01/2023 (resposta 15, página 120/171).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

15. Contrato – Anexo 5, Tabelas I, II, III

Solicitamos que seja disponibilizada aos licitantes a memória de cálculo dos percentuais referentes aos indicadores das Tabelas I, II e III do Anexo 5, vinculante ao Contrato de Concessão.

Salienta-se que na planilha MEF disponibilizada, aba “valor referência”, estes percentuais estão com valores colados.

Embora o EVTEA não seja vinculante ao Contrato de Concessão, estes percentuais são transportados para as Tabelas do Anexo 5 do Contrato acima referidas.

Reitera-se ainda que, em todos os certames licitatórios promovidos pela ANTT, desde os Lotes da 4ª Etapa, a memória de cálculo foi disponibilizada na planilha MEF, aba “Fator D&E”.

Respostas: A referida memória será disponibilizada. Esclarece-se, contudo, que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

16. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.1.1

No Item 3.1.1, Tabela de Parâmetros de Desempenho, Item 2, exige-se “máximo desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento externo ou interno” de 5 cm no 12º mês e ausência ao final do 5º ano”.

Solicita-se que:

- a) Nos trechos com previsão de obras de ampliação e melhoria, a correção do desnível seja realizada pari passu com estas obras;
- b) Inclusão de redação abaixo: “Desníveis entre pistas de rolamento e acostamentos deverão ser avaliados a partir da média de valores, obtidos por meio de medição contínua, com tecnologia a laser ou equivalente, em segmentos de 1 km”.

Respostas: Em relação ao item "a": Não, o entendimento não está correto. Deverão ser atendidos os parâmetros e prazo estabelecidos no PER.

- b) Inclusão de redação abaixo: “Desníveis entre pistas de rolamento e acostamentos deverão ser avaliados a partir da média de valores, obtidos por meio de medição contínua, com tecnologia a laser ou equivalente, em segmentos de 1 km”.

17. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.1.1

No Item 3.1.1, Tabela de Parâmetros de Desempenho de pavimento, item 3, exige-se “Ausência de juntas e trincas isoladas sem selagem, depressões, abaulamentos, panelas, ou ainda defeitos que caracterizem problemas de segurança ao usuário”.

Sabe-se que juntas e trincas isoladas sem selagem não caracterizam problemas de segurança ao usuário e, além disso, o atendimento quanto ao trincamento máximo já é abordado nos: item 6 (Percentual de área trincada (FC2+FC3) avaliado em segmentos de 20 km), item 7 (Porcentagem de área afetada por trincas interligadas - FC3) e item 10 (Índice de Gravidade Global (IGG) máximo), que indicam um nível tolerável de trincamento.

Por ser um parâmetro já objeto de atendimento em 3 parâmetros contratuais distintos, solicita-se a supressão da frase "Ausência de juntas e trincas isoladas sem selagem".

Respostas: Não se trata de pedido de esclarecimento, mas sim pedido de alteração do projeto. Assim, entendemos que deverão ser atendidos os parâmetros e prazos estabelecidos no PER, tanto com relação a trincas isoladas, como com relação a áreas trincadas (interligadas).

18. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.1.1

No Item 3.1.1, Tabela de Parâmetros de Desempenho, Item 5, exige-se “ausência de flechas nas trilhas de rodas, medidas sob corda de 1,2 m, superiores a 5mm” no 3º ano.

Pergunta-se:

- a) Entendemos que o limite de 5mm será exigido apenas a partir do 5º ano da concessão, já que tal parâmetro somente poderá ser atingido ao final da fase de restauração do pavimento – critério utilizado nos Leilões anteriores da ANTT. Está correto este entendimento? Caso afirmativo, solicita-se correção na Tabela de Parâmetros de Desempenho.
- b) Sabendo que a aferição quanto ao atendimento do parâmetro é realizada com base na Norma de Avaliação da Superfície de Pavimentos DNIT 006/2003 – PRO, entende-se como atendido o parâmetro quando o valor do ATR for igual ou inferior ao calculado segundo o apresentado no ANEXO C - PLANILHA DE CÁLCULO DO ÍNDICE DE GRAVIDADE GLOBAL (IGG), no item 9 “Média aritmética dos valores médios das flechas medidas em mm nas TRI e TRE”.

Está correto esse entendimento?

Respostas: a) O entendimento não está correto. De acordo com as definições do PER Base, exige-se a ausência de flechas superiores a 5 mm nas trilhas de rodas (medidas sob corda de 1,2 m), a partir do 3º ano.

b) O entendimento está correto. Ainda, lembra-se que as medições devem atender as normativas estabelecidas pelo DNIT, referentes a avaliação da superfície de pavimentos (DNIT 006/2003 – PRO e DNIT 007/2003 – PRO ou normas mais recentes).

19. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.1.1

No Item 3.1.1, Tabela de Parâmetros de Desempenho, Item 7, exige-se “porcentagem de área afetada por trincas interligadas FC3 < 1%” até o 12º mês da concessão.

Entendemos que o atendimento a este parâmetro somente poderá ser exigido a partir do 5º ano da concessão, já que tal parâmetro somente poderá ser atingido ao final da fase de restauração do pavimento – critério utilizado nos Leilões anteriores da ANTT. Está correto este entendimento? Caso afirmativo, solicita-se correção na Tabela de Parâmetros de Desempenho.

Respostas: Não, o entendimento não está correto. De acordo com as definições do PER Base, exige-se “porcentagem de área afetada por trincas interligadas FC3 < 1%” até o 12º mês da concessão.

20. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.1.1

No Item 3.1.1, Tabela de Parâmetros de Desempenho, Item 11, exige-se valor de altura de areia “HS > 0,6 mm” até o 12º mês da concessão.

Não foi identificado nos relatórios anuais de monitoração do pavimento (Item 4.2.1) metodologia para apresentação do atendimento desse parâmetro.

Pergunta-se:

Por tratar-se de um levantamento manual, que necessita a interrupção do tráfego para medição, colocando em risco os usuários e os avaliadores, a medição poderá ser realizada apenas em segmentos críticos, com alto índice de acidentes associados a uma possível deficiência de aderência?

Respostas: Esclarece-se que o escopo das avaliações de aderência do pavimento deve observar o que dispõem as normas técnicas pertinentes e os procedimentos definidos em manuais ou instruções de serviço do DNIT ou ANTT.

21. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.1.1

No Item 3.1.1, Tabela de Parâmetros de Desempenho, Item 12, exige-se valor de resistência à derrapagem “VRD > 47” até o 5º ano da concessão.

Não foi identificado nos relatórios anuais de monitoração do pavimento (Item 4.2.1) metodologia para apresentação do atendimento desse parâmetro.

Pergunta-se:

Por tratar-se de um levantamento manual, que necessita a interrupção do tráfego para medição, colocando em risco os usuários e os avaliadores, a medição poderá ser realizada apenas em segmentos críticos, com alto índice de acidentes associados a uma possível deficiência de aderência?

Respostas: Esclarece-se que o escopo das avaliações de aderência do pavimento deve observar o que dispõem as normas técnicas pertinentes e os procedimentos definidos em manuais ou instruções de serviço do DNIT ou ANTT.

22. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.1.1

No Item 3.1.1, Tabela de Parâmetros de Desempenho, Item 14, exige-se “Ausência de defeitos de alçamento de placa, fissura de canto, placa dividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas ou passagem de nível com grau de severidade classificado como alto”.

De forma a se evitar divergência de interpretação e subjetivismo no entendimento que a “classificação como alto” se refere a todos os defeitos e não apenas à passagem de nível, solicita-se ajustar a redação para:

"Ausência de defeitos com grau de severidade classificado como alto, aplicável a alçamento de placa, fissura de canto, placa dividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas ou passagem de nível"

Respostas: O entendimento está correto. O grau de severidade alto se aplica a todos os tipos de defeitos.

23. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.1.2

Solicita-se alteração na redação do Item 1 do Quadro de Parâmetros de Desempenho (página 19/122), onde consta a obrigação de “Elaboração de Projeto Executivo” até o 9º mês da concessão, para compatibilizar com a redação do Item 3.1.2 do PER BASE, Trabalhos Iniciais, Procedimento nº 1, onde consta a obrigação “Elaboração de cadastro dos elementos de sinalização (horizontal, vertical e aérea) e dos elementos de proteção e segurança viária existentes a serem mantidos, substituídos ou removidos, bem como dos elementos a serem implantados até o final da Fase de Recuperação”.

Respostas: O prazo a ser considerado para cumprimento da obrigação é aquele estabelecido no item 1 do Quadro de Parâmetros de Desempenho do item 3.1.2 do PER Base (página 19/123).

24. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.1.8

No Escopo de Trabalhos Iniciais do Item 3.1.8 do PER BASE, exige-se “Recuperação integral de todos os sistemas elétricos e de iluminação existentes dentro da faixa de domínio, nas travessias urbanas, vias marginais ...”.

Dentro da faixa de domínio, existem ativos em trechos urbanos com a iluminação ancorada em postes da distribuidora de energia ou do município e que também sustentam rede de média tensão e dados.

Pergunta-se:

Para postes de iluminação de propriedade de terceiros na faixa de domínio (municípios etc.), a Concessionária deverá solicitar a titularidade de todos os postes de iluminação ativos na faixa de domínio, previamente à sua recuperação?

Respostas: Esclarece-se que todos os sistemas de iluminação na faixa de domínio do segmento rodoviário sob concessão deverão estar sob responsabilidade da futura concessionária, mas não necessariamente a "titularidade" desses sistemas. Para as redes de distribuição de energia elétrica

ou de serviços de comunicação e telefonia de terceiros, a concessionária deverá notificar os responsáveis para regularização das ocupações visando à assinatura do Contrato de Permissão Especial de Uso da Faixa de Domínio da Rodovia.

25. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.1.8

Está correto o entendimento que a gestão, operação e manutenção dos sistemas semafóricos atualmente em operação em alguns trechos urbanos não serão de responsabilidade da concessionária?

Respostas: Esclarece-se que as concessionárias podem vir a ser demandadas a operar e manter semáforos dentro da faixa de domínio da rodovia. Entretanto, caso isso ocorra, os dispêndios incorridos são de risco do Poder Concedente.

26. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Itens 3.1.8 e 3.2.9.2

No Item 3.1.8 do PER BASE (Sistemas Elétricos e de Iluminação), menciona-se no Escopo Recuperação "Implantação ou complementação dos sistemas elétricos e de iluminação nos trevos, entroncamentos, retornos, passagens subterrâneas, trechos urbanos, locais de travessia de pedestres, pontos de ônibus e passarelas;

No Item 3.2.9.2 do PER BASE (Parâmetros Técnicos, alínea "f") menciona-se "O projeto das baias dos pontos de parada de ônibus deverá incluir plataformas pavimentadas com abrigo para passageiros, sinalização de placas, marcas no pavimento e passeio para direcionamento do fluxo de pedestres e, quando em área urbana, iluminação e demais dispositivos constantes na NBR 9.050".

Pergunta-se:

a) As licitantes deverão considerar iluminação em todos os pontos de ônibus ou apenas "quando em áreas urbanas", nos trechos referenciados no PER ANEXO A - Item 3.2.2, alínea "A" - Travessias Urbanas?

b) É correto o entendimento que, caso o trecho rodoviário já esteja com as vias iluminadas, não haverá necessidade de iluminação específica para os pontos de ônibus localizados neste trecho?

Respostas: Esclarece-se em relação ao item "a", que a futura concessionária deverá prover iluminação para todos os pontos de ônibus por ela implantados conforme previsto na alínea "f" do item 3.2.9.2 do PER Base;

em relação ao item "b", caso o trecho rodoviário já esteja com vias iluminadas, atendendo aos parâmetros normativos adequados, entende-se que não haverá necessidade de iluminação específica para os pontos de ônibus.

27. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.2.2.

No Item 3.2.2 do PER BASE (página 47/122,) menciona-se que "As solicitações para alterações do tipo de dispositivo ou na sua localização serão submetidas à aprovação da ANTT, que analisará a manutenção da funcionalidade do dispositivo, e sua aprovação não ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro".

Pergunta-se:

Entende-se pela expressão "não ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro" a não aplicação do Fator D para os casos em que a concessionária tenha apresentado uma solução funcionalmente equivalente ou superior para determinado segmento, em substituição a uma ou

mais obras de melhorias listadas no PER, considerando a entrega das obras nos prazos e parâmetros previstos no PER. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está correto para a hipótese proposta. Não incidirá o Fator D para casos em que tenha havido alteração de solução para um determinado segmento, do tipo de obra prevista no PER e/ou seu deslocamento com aprovação da ANTT, desde que seja mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução não apresente maior impacto socioambiental, considerando a entrega das obras nos prazos e parâmetros previstos no PER.

A análise prevista poderá contemplar item individual previsto no PER ou agregar um conjunto de itens para fins de verificação da análise de manutenção de funcionalidade da solução. A substituição de solução, quando aceita pela ANTT, não será aplicado fator D em relação aos itens substituídos e que serão, portanto, excluídos do PER.

28. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.2.9.1 alínea “a”

Conforme redação do Item 3.2.9.1, alínea “a” (Pistas Existentes) do PER BASE, mencionasse no inciso (ii) “Para os segmentos em Pista Dupla onde o canteiro central existente for menor do que 6 metros, deverá ser mantido ou implantado separador central normatizado. Esta condição também se aplica para casos em que houver coincidência de FAPS nos dois sentidos de tráfego. A largura total do canteiro central inclui a largura dos acostamentos internos e dos elementos de proteção e segurança”.

Considerando que a ABNT 15.486, item 4.8, detalha os requisitos mínimos para implantação de elementos de proteção e segurança no canteiro central e que o separador central normatizado citado no PER BASE faz referência direta a esse tipo de dispositivo de contenção longitudinal, podemos entender que a implantação do separador central normatizado, caso necessário, levará em consideração as regras estabelecidas na norma ABNT 15.486?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. A implantação de dispositivos de contenção no canteiro central deve observar os critérios estabelecidos pelos normativos vigentes - atualmente pela NBR 15.486, publicada em 2016.

29. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.2.9.2 alínea “F”

No Item 3.2.9.2 (Parâmetros Técnicos das Obras de Melhorias), menciona-se na alínea “F” que “A localização dos pontos de parada de ônibus deverá ser definida pela Concessionária, por meio de estudos técnicos, bem como avaliação quanto às premissas do transporte urbano estabelecidas pelos municípios localizados próximos à rodovia, cuja aprovação será submetida à ANTT”.

Solicita-se que seja incluída no PER ANEXO a relação de quantitativos de pontos de ônibus estimados para cada segmento rodoviário das rodovias integrantes do lote, tal como procedimento adotado no PER dos demais Leilões de concessões rodoviárias da ANTT.

Respostas: O entendimento não está correto. Os quantitativos de Pontos de Ônibus a serem implantados são, no mínimo, os seguintes:

| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | SNV |
|-----------|------------|----------|-------|-----|-------------|
| BR-153/PR | 1 | 19,1 | 12 | 3º | 153BPR1213 |
| | 24,7 | 39,9 | 1 | 3º | 153BPR1230 |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| BR-277/PR | 3,9 | 13,3 | 7 | 3º | 277APR3010 |
| | 0 | 4,7 | 4 | 4º | 277BPR0010 |
| | 29 | 45,6 | 2 | 6º | 277BPR0033a |
| | 54,6 | 67,8 | 2 | 4º | 277BPR0033c |
| | 67,8 | 70,4 | 7 | 3º | 277BPR0033d |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| BR-369/PR | 4,4 | 22,3 | 2 | 4º | 369BPR0480B |
| | 37 | 39,2 | 1 | 4º | 369BPR0495 |
| | 39,2 | 51,8 | 1 | 4º | 369BPR0500 |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-092 | 200,19 | 217,9 | 5 | 5º | 092S0140EPR |
| | 218,52 | 238,84 | 2 | 5º | 092S0160EPR |
| | 238,84 | 252,03 | 3 | 6º | 092S0170EPR |
| | 255,67 | 272,8 | 7 | 6º | 092S0195EPR |
| | 283,28 | 299,41 | 4 | 7º | 092S0210EPR |
| | 300,09 | 302,46 | 2 | 7º | 092S0235EPR |
| | 302,46 | 305,64 | 1 | 7º | 092S0240EPR |
| | 308,3 | 327,3 | 4 | 7º | 092S0270EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-151 | 186,17 | 209,07 | 1 | 7º | 151S0130EPR |
| | 209,54 | 213,85 | 1 | 6º | 151S0163EPR |
| | 213,85 | 216,13 | 1 | 6º | 151S0167EPR |
| | 216,13 | 223,42 | 4 | 4º | 151O0170EPR |
| | 223,42 | 242,77 | 3 | 4º | 151S0174EPR |
| | 242,77 | 255,81 | 11 | 5º | 151O0176EPR |
| | 255,81 | 256,4 | 1 | 5º | 151D0180EPR |
| | 256,4 | 257,68 | 2 | 5º | 151D0185EPR |
| | 260,79 | 262,28 | 2 | 5º | 151D0200EPR |
| | 262,28 | 288,59 | 11 | 5º | 151D0210EPR |
| | 288,59 | 289,81 | 2 | 5º | 151D0220EPR |
| | 289,81 | 290,55 | 1 | 5º | 151D0225EPR |
| | 290,55 | 310,21 | 17 | 5º | 151D0230EPR |
| | 310,21 | 319,71 | 7 | 5º | 151D0250EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-239 | 0 | 12,549 | 4 | 7º | 239S0010EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-407 | 3,5 | 18,85 | 6 | 4º | 407S0020EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-408 | 11,24 | 17,13 | 3 | 3º | 408S0030EPR |
| | 17,13 | 22,99 | 2 | 3º | 408S0040EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |

| | | | | | |
|----------------|-------------------|-----------------|--------------|------------|-------------|
| PR-508 | 0 | 29,69 | 13 | 5º | 508D0010EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-804 | 0 | 2,71 | 3 | 3º | 804S0010EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-855 | 2,9 | 8,06 | 1 | 5º | 855S0020EPR |

Quanto aos pontos de ônibus existentes assim como todos os itens constituintes do sistema rodoviário, devem ser mantidos pela concessionária, pois se trata de edificação que faz parte da faixa de domínio do sistema rodoviário concedido.

30. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.4.1.1

Nos Parâmetros Técnicos do Item 3.4.1.1 do PER BASE menciona-se que “As imagens captadas pelo sistema de CFTV deverão ser visualizadas em painéis de imagens, monitores e permanentemente gravadas, conforme resolução específica da ANTT vigente à época, observando sempre o período mínimo de gravação, formato e qualidade específicos para as situações de Ocorrências de sinistro de trânsito e Monitoração (Pistas).

Entendemos que todas as imagens serão gravadas de forma permanente, com guarda das mesmas atendendo aos períodos determinados nas Resoluções da ANTT vigentes, sendo que atualmente tal período de guarda é de 10 (dez) dias para situações de normalidade e de 3 (três) anos para situações que envolvam acidentes – resoluções 3204 e 2064. Está correto este entendimento?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. As imagens serão permanentemente gravadas, sendo que o seu armazenamento deverá seguir a Resolução nº 6.000/2022 - Regulamento das Concessões Rodoviárias 2, publicada em 02/01/2022, ou resolução que venha a substituí-la.

31. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.4.2.4

No Escopo do Item 3.4.2.4 do PER BASE (Circuito Fechado de TV), consta a obrigação “Instalar e operacionalizar o CFTV, que se destina ao monitoramento visual da rodovia, vias marginais, edificações e passarelas existentes na faixa de domínio”.

Está correto e entendimento que o monitoramento das passarelas será realizado pelas câmeras móveis distribuídas ao longo da rodovia, sem a necessidade de instalação de câmeras exclusivas?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O PER Base exige que haja cobertura de 100% do sistema rodoviário, incluindo vias marginais, edificações e passarelas. No tocante às passarelas, a Concessionária deverá apresentar seu projeto de CFTV demonstrando que as passarelas estão sendo monitoradas.

32. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.4.2.5

No Escopo do Item 3.4.2.5 do PER BASE (Painel de Mensagem Variável – Fixo), consta que “Os painéis devem manter conexão com a rede sem fio da rodovia, a fim de manter os usuários das rodovias informados sobre a situação atual e proporcionar que os mesmos possam manter interação com os aplicativos que possam emitir alertas nas rodovias”.

É correto o entendimento que os Painéis Fixos devem manter conexão com a rede de dados da Concessionária, de forma a manter os usuários do sistema rodoviário informados (independentemente se tal rede for por cabos ou wireless)?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os PMVs deverão manter conexão com a rede de dados da concessionária, independentemente da metodologia de conexão.

33. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.4.2.8

No Escopo do Item 3.4.2.8 do PER BASE consta que “Os equipamentos de controle de velocidade existentes no sistema rodoviário e operados por autoridade rodoviária, de forma a permitir a sua continuidade, devem ser assumidos e mantidos em operação pela concessionária desde o início da concessão.

Os equipamentos que não estiverem em condições de operação deverão ser restabelecidos ou substituídos no prazo de 60 dias”.

Está correto o entendimento que a quantidade de Radares listada no Apêndice C do PER ANEXO já considera a assunção pela futura concessionária dos equipamentos existentes no Lote anteriormente à data do Leilão?

Respostas: O entendimento está correto. De acordo com a tabela 139, presente no Apêndice C do PER Anexo, a concessionária deverá manter em operação a quantidade de 28 medidores fixos e 10 medidores portáteis, podendo esta quantidade englobar equipamentos já existentes no sistema rodoviário, desde que estes possuam todas as condições exigidas para sua operação.

34. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.4.2.10

No Escopo do Item 3.4.2.10 do PER BASE (SMM – Sistema de Monitoramento Meteorológico) consta a obrigação “Realização de análises meteorológicas utilizando dados meteorológicos convencionais (temperatura, precipitação, umidade e visibilidade), obtidos pelos equipamentos implantados na rodovia e dados meteorológicos não convencionais (dados de radar, dados de satélites meteorológicos)”.

Está correto o entendimento que, por “dados meteorológicos não convencionais” podem ser válidas as informações de sites de informações meteorológicas como INMET (Instituto Nacional de Meteorologia)?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os equipamentos de SMM (Sistema de Monitoramento Meteorológicos) devem ser instalados no trecho rodoviário para monitorar pelo menos a temperatura, precipitação, umidade e visibilidade, conforme descrito no PER Base em seu item 3.4.2.10. Informações adicionais poderão ser consultadas de fonte confiável, como do INMET (Instituto Nacional de Meteorologia).

35. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.4.4.5

Embora o Item 3.4.4.5 do PER BASE (Parâmetros Técnicos – Demais Elementos do Sistema de Comunicação) mencione que “as unidades móveis do sistema de radiocomunicação deverão ser instaladas em todos os veículos operacionais da Concessionária, PRF, BPRv e ANTT”, está correto nosso entendimento que a concessionária não será responsável pela aquisição, instalação de rádios móveis nos veículos da PRF e BPRv devido à ausência da descrição das características

técnicas dos equipamentos utilizados nestes veículos, além da incompatibilização da tecnologia entre o sistema de radiocomunicação operacional da concessionária e dos veículos da PRF e BPRV?

Respostas: Não. Esclarece-se que de acordo com o previsto no item 3.4.4.5 do PER Base, a concessionária também deverá instalar unidades móveis em veículos da PRF e BPRV.

36. Contrato – Anexo 2 – PER BASE – Item 3.4.4.5

Na rubrica “Radiocomunicação” do Item 3.4.4.5 do PER BASE (Parâmetros Técnicos – Demais Elementos do Sistema de Comunicação) menciona-se que “Os sítios de telecomunicações a serem implantados e mantidos pela concessionária deverão ser projetados para o uso compartilhado, integrado e seguro, a fim de atender às necessidades operacionais e padrões técnicos de comunicação da concessionária, ANTT, PRF e BPRV. Da mesma forma, nos trechos rodoviários onde a PRF/BPRV já possui rede de radiocomunicação em operação, havendo convergência técnica entre estes órgãos policiais e concessionária, esta pode implantar estruturas de telecomunicações nos sítios já utilizados pela PRF/BPRV e assumir a infraestrutura, manutenção e conservação.”

Solicita-se informar na descrição dos Parâmetros Técnicos a capacidade máxima de carregamento que os sítios deverão suportar.

Respostas: Esclarece-se que a obrigação da futura Concessionária é de avaliar a capacidade de carregamento necessária para atendimentos aos parâmetros do PER, com projeto adequado para disponibilização da capacidade. A futura concessionária também poderá, se viável, utilizar os sítios de telecomunicação já existentes.

37. Contrato – Anexo 2 – PER BASE, Item 3.4.13

Nos Parâmetros Técnicos do Item 3.4.13 do PER BASE (Sistema de Operação Especial – Complexo Viário do Porto de Paranaguá), menciona-se que “A operação especial deverá garantir ampla informação aos usuários das condições do tráfego pelos meios de comunicação com o usuário e sinalização ostensiva (cones, balizadores, PMVs, etc). A Concessionária deverá prever PMV fixos na região de entorno, visando a melhor informação aos usuários sobre a Operação no Complexo Viário do Porto de Paranaguá”.

É correto o entendimento que a implantação de PMVs Fixos nesta região já está contemplada no quantitativo mínimo estipulado no Apêndice C do PER ANEXO?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Deverão ser destinados a estes locais, parte do quantitativo descrito na Tabela 139 - PMVf - Pannel de Mensagem Variável – fixo. Sendo certo que a operação, bem como a implantação dos PMVf deverão ser aprovadas pela ANTT, conforme descrito no PER.

38. Contrato – Anexo 2 – PER BASE, Item 3.4.13

Nos Parâmetros Técnicos do Item 3.4.13 do PER BASE (Sistema de Operação Especial – Complexo Viário do Porto de Paranaguá), menciona-se que “A Concessionária poderá implantar equipamentos DAI (detecção automática de incidentes), no segmento considerado crítico, de forma a monitorar em tempo real acidentes, restrições devido a fatores climáticos, dentre outros, para permitir acionamento rápido do sistema de operação especial previsto neste item”.

É correto o entendimento que os equipamentos DAI deverão ser instalados nos trechos operacionais críticos de Paranaguá, descritos no Apêndice C do PER ANEXO?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto, pois o PER determina que o DAI (Detecção Automática de Incidentes) deverá ser instalado nos Trechos Operacionais Críticos, conforme detalhamento no Apêndice C (PER Anexo).

39. Contrato, Anexo 2 – PER ANEXO – Item 2.1.2

No Item 2.1.2, alínea “L” do PER ANEXO, é requerida a implantação de passarelas na BR-153, km 24,700 (SNV 153BPR1230) e na PR-092, km 255,670 (SNV 092S0190EPR), locais estes que coincidem com a implantação de futuros dispositivos de interconexão, onde o passeio poderia atender a função de trânsito de pedestres.

Entendemos que nestes casos as passarelas podem ser excluídas do PER, dado que o passeio das obras de arte, neste caso específico, poderia atender a função de trânsito de pedestres. Está correto nosso entendimento?

Respostas: O entendimento não está correto. Caso a concessionária identifique durante a elaboração do projeto a necessidade de alteração do tipo de obra de melhoria prevista no PER e/ou seu deslocamento, deve ser apresentada proposta devidamente justificada para análise da ANTT, desde que seja mantida a funcionalidade do dispositivo ou melhoria, que não seja aplicada uma solução inferior, além de considerar a entrega das obras nos prazos e parâmetros previstos no PER.

40. Contrato, Anexo 2 – PER ANEXO – Item 2.1.2

No Item 2.1.2, alínea “M” do PER ANEXO, é requerida a implantação de uma Área de Escape na BR-277B, km 46.

Entretanto, em visita ao trecho, detectou-se a existência de uma área de escape no km 37, local onde será implantada Faixa Adicional Decrescente no 6º ano da concessão.

Pergunta-se:

- a) A nova área de escape do km 46 substituirá a atual área de escape do km 37, após a implantação da Faixa Adicional neste trecho?
- b) Em caso afirmativo, a atual área de escape deverá ser demolida?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Na elaboração do projeto para a implantação da faixa adicional, a concessionária deverá prever o ajuste da área de escape existente a nova configuração da pista, tendo em vista que a área de escape existente deverá ser operada pela concessionária.

41. Contrato – Anexo 2 – PER ANEXO, Item 3.2.1 A

Na Tabela 8 do Item 3.2.1 “A” do PER ANEXO, é requerida a duplicação da PR092, entre km 199,500 e km 327,300, com uma nota de rodapé mencionando que “entre km 279 e km 283, estão em andamento obras de duplicação que deverão ser concluídas pela concessionária”.

Solicita-se informar o ano de concessão previsto para conclusão desta obra.

Respostas: As obras deverão ser concluídas no prazo previsto na Tabela 8 do item 3.2.1 do PER Anexo, a saber:

- km 199,500 até 200,190 - conclusão: 4º ano;
- km 200,190 até 238,840 - conclusão: 5º ano;
- km 238,840 até 279,000 - conclusão: 6º ano e

km 283,000 até 327,300 - conclusão: 7º ano.

42. Contrato, Anexo 2 – PER ANEXO – Item 3.2.2, Alíneas A e F

Conforme Item 3.2.2 do PER ANEXO, alíneas “A” e “F”, é requerida para a PR-092 a implantação de obras de duplicação do segmento km 200,19 ao km 238,84 e obras de melhorias no diamante do km 225,86 para a OAE sob a Linha Férrea, ambas as obras no 5º ano da concessão.

Ressalta-se que nesse local não temos espaço físico para implantação de duplicação e atendimento ao gabarito horizontal, mesmo considerando seção restrita para a duplicação, conforme exceção permitida no Item 3.2.4 do PER BASE, alínea “B”.

Solicita-se orientação descrita ou através de croquis aos licitantes dos procedimentos a serem adotados na duplicação deste segmento.

Respostas: O PER Anexo, em seu item "3.2.4. B" possibilita, nos casos de travessias sob Linhas Férreas, flexibilizações nas larguras dos elementos da seção transversal da rodovia.

Para os casos em que esta flexibilização não atenda à largura mínima necessária para a ampliação da pista, a Concessionária deverá comprovar à ANTT essa impossibilidade quando da apresentação do anteprojeto.

Informa-se ainda que a Concessionária deve atender a Resolução ANTT nº 5.956/2021, que trata dos procedimentos a serem seguidos na execução de projetos em área objeto de concessão ferroviária, ou normativa que vier a substituí-la, que prevê a aprovação do projeto pela concessionária de ferrovia antes da autorização do início da obra pela ANTT.

Caso necessário, a ANTT irá mediar a resolução da interferência com a ferrovia, de modo a minimizar o impacto sobre a operação ferroviária.

Quanto à OAE prevista no km 225 da PR-092, a solução a ser implementada pela Concessionária poderá considerar exceção específica quanto aos parâmetros de largura referentes à duplicação, com o objetivo de compatibilizar solução em pista dupla dentro de largura compatível com a OAE da Linha Férrea, considerando ainda a execução da melhoria do tipo diamante.

Caso, mesmo considerando a possibilidade de exceção dos parâmetros de largura, seja necessária a realocação da Linha Férrea em questão, conforme projeto aprovado pela ANTT, a questão será tratada sob a ótica de remoção ou realocação de interferências (subcláusula 8.1.8 do Contrato).

Por fim, ressaltamos que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

43. Contrato, Anexo 2 – PER ANEXO – Item 3.2.2, Alínea B

No Item 3.2.2, alínea “B” do PER ANEXO é requerida a implantação de faixas adicionais na BR-277B, do km 9,900 ao km 23,800, em ambos os sentidos, no 5º ano da concessão, entretanto, existe uma interferência com a OAE sob a Linha Férrea, no km 10,640. Ressalta-se que nesse local não temos espaço físico para implantação de faixa adicional e atendimento ao gabarito horizontal, mesmo considerando seção restrita, conforme exceção permitida no Item 3.2.4 do PER BASE, alínea “B”.

Solicita-se orientação descrita ou através de croquis aos licitantes dos procedimentos a serem adotados na duplicação deste segmento.

Respostas: O PER Anexo, em seu item "3.2.4. B" possibilita, nos casos de travessias sob Linhas Férreas, flexibilizações nas larguras dos elementos da seção transversal da rodovia.

Para os casos em que esta flexibilização não atenda à largura mínima necessária para a ampliação da pista, a Concessionária deverá comprovar à ANTT essa impossibilidade quando da apresentação do anteprojeto.

Informa-se ainda que a Concessionária deve atender a Resolução ANTT nº 5.956/2021, que trata dos procedimentos a serem seguidos na execução de projetos em área objeto de concessão ferroviária, ou normativa que vier a substituí-la, que prevê a aprovação do projeto pela concessionária de ferrovia antes da autorização do início da obra pela ANTT.

Caso necessário, a ANTT irá mediar a resolução da interferência com a ferrovia, de modo a minimizar o impacto sobre a operação ferroviária.

Quanto à OAE prevista no km 10 da PR-092, a solução a ser implementada pela Concessionária poderá considerar exceção específica quanto aos parâmetros de largura referentes à implantação de faixas adicionais, com o objetivo de compatibilizar a sua implantação dentro de largura compatível com a OAE da Linha Férrea.

Caso, mesmo considerando a possibilidade de exceção dos parâmetros de largura, seja necessária a realocação da Linha Férrea em questão, conforme projeto aprovado pela ANTT, a questão será tratada sob a ótica de remoção ou realocação de interferências (subcláusula 8.1.8 do Contrato).

Por fim, ressaltamos que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

44. Contrato – Anexo 2 – PER ANEXO, Item 3.2.2 H e Apêndice I

No Item 3.2.2, Alínea I do PER ANEXO é requerida a implantação do Trevo da BR-153 no km 1,000 e o Apêndice I contempla as intervenções mínimas previstas para o local.

O croqui indica a implantação de alças para acesso à trombeta, junto à praça de pedágio existente, além da demolição e alteração da localização do prédio administrativo existente.

Salienta-se que tal configuração não atende o prescrito no "Manual de Acesso de Propriedades Marginais a Rodovias Federais IPR - 728", que estipula que "A distância mínima entre os pontos mais próximos de um acesso e um posto de pesagem, de pedágio ou da Polícia Rodoviária Federal, deve ser de 1.000 metros".

Assim, solicita-se orientação se o croqui poderá ser seguido independente da normativa vigente ou se o croqui deverá ser ajustado para atender o referido normativo.

Respostas: Esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1. do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Caso a concessionária identifique durante a elaboração do projeto a necessidade de alteração do tipo de obra de melhoria prevista no PER e/ou seu deslocamento, deve ser apresentada proposta devidamente justificada para análise da ANTT, desde que seja mantida a funcionalidade do dispositivo ou melhoria, que não seja aplicada uma solução inferior, além de considerar a entrega das obras nos prazos e parâmetros previstos no PER, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

45. Contrato, Anexo 2 – PER ANEXO – Item 3.2.2 “Q” e Apêndice H

No PER ANEXO. Item 3.2.2, alínea “Q” solicita-se a implantação do Dispositivo Especial Rede Ferroviária Federal na PR092, com um croqui orientativo no Apêndice H.

Entretanto, a configuração apresentada no Apêndice H acarreta entrelaçamento de alças na OAE, não atendendo o prescrito no "Manual de Acesso de Propriedades Marginais a Rodovias Federais IPR - 728", 2.1.4 item e), que estipula que “a distância mínima entre os pontos mais próximos de um acesso e uma ponte, viaduto ou túnel, deve ser de 500 metros”.

Assim, solicita-se orientação se o croqui poderá ser seguido independente da normativa vigente ou se o croqui deverá ser ajustado para atender o referido normativo.

Respostas: Esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1. do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Caso a concessionária identifique durante a elaboração do projeto a necessidade de alteração do tipo de obra de melhoria prevista no PER e/ou seu deslocamento, deve ser apresentada proposta devidamente justificada para análise da ANTT, desde que seja mantida a funcionalidade do dispositivo ou melhoria, que não seja aplicada uma solução inferior, além de considerar a entrega das obras nos prazos e parâmetros previstos no PER, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

46. Anexo 2 – PER ANEXO – Item 3.2.4

No PER ANEXO. Item 3.2.4 (Parâmetros Técnicos), subitem B.2 (Exceções Rodovias Estaduais), consta que “Nas rodovias estaduais PR-408, PR-411 e PR-804, poderão ser mantidas as características geométricas existentes”.

Sendo assim, é correto nosso entendimento que não serão promovidas ações de desocupação da faixa de domínio nestes segmentos?

Respostas: O entendimento não está correto. O texto do item 3.2.4.B2 do PER Anexo se refere apenas às condições geométricas da rodovia. As obrigações referentes às frentes da concessão se mantêm para o trecho, assim como os parâmetros de Canteiro Central e Faixa de Domínio.

47. Anexo 2 – PER ANEXO – Item 3.2.4

No Item 3.2.4 do PER ANEXO (Parâmetros Técnicos), alínea “B” (Exceções), menciona-se que “Nos trechos onde estão previstas obras de ampliação de capacidade e melhorias e há interferência em desnível com via férrea, em operação, de acordo com registro no SAFF (Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário), a Concessionária poderá propor adequações, exclusivamente, nas larguras das novas pistas e/ou acostamentos, de modo a minimizar os impactos na operação ferroviária.”.

Entendemos que a seção restrita acima mencionada se aplica independente da classificação de operação do trecho ferroviário, conforme Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos referente ao Edital 01/2023, Protocolo 50500.183243/2023-14, resposta nº 48b, (página 84).

Está correto nosso entendimento?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O PER Anexo, em seu item "3.2.4. B" possibilita, nos casos de travessias sob Linhas Férreas, flexibilizações nas larguras dos elementos da seção transversal da rodovia.

Para os casos em que esta flexibilização não atenda à largura mínima necessária para a ampliação da pista, a Concessionária deverá comprovar à ANTT essa impossibilidade quando da apresentação do anteprojeto.

Informa-se ainda que a Concessionária deve atender a Resolução ANTT nº 5.956/2021, que trata dos procedimentos a serem seguidos na execução de projetos em área objeto de concessão ferroviária, ou normativa que vier a substituí-la, que prevê a aprovação do projeto pela concessionária de ferrovia antes da autorização do início da obra pela ANTT.

Caso necessário, a ANTT irá mediar a resolução da interferência com a ferrovia, de modo a minimizar o impacto sobre a operação ferroviária.

Caso, mesmo considerando a possibilidade de exceção dos parâmetros de largura, seja necessária a realocação da Linha Férrea em questão, conforme projeto aprovado pela ANTT, a questão será tratada sob a ótica de remoção ou realocação de interferências (subcláusula 8.1.8 do Contrato).

Por fim, ressaltamos que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

48. Contrato – Anexo 2 – PER ANEXO, Item 3.2.4, subitem “B.2”

No subitem B.2 do Item 3.2.4 (Parâmetros Técnicos – Exceções Rodovias Estaduais), menciona-se que “Nas rodovias estaduais PR-408, PR-411 e PR-804, poderão ser mantidas as características geométricas existentes”.

Considerando que a PR-508 intercepta a RPPN (Reserva Particular Patrimônio Natural) “encontro das águas”, além de estar situada nas proximidades de uma comunidade tradicional cipozeira e da terra indígena “ilha da cotinga” e assim como as rodovias PR-408, PR-411 e PR-804 não terá obras de ampliação e igualmente não pertenciam a segmentos anteriormente concedidos, solicita-se confirmar que a referida excepcionalidade também será aplicável à PR-508.

Respostas: O entendimento não está correto. A Rodovia PR-508 não faz parte das exceções contidas no PER Anexo item 3.2.4 PARÂMETROS TÉCNICOS, B.2 Rodovias Estaduais, ou seja, deverá atender aos parâmetros técnicos contidos no item 3.2.9.1 Características Geométricas da Rodovia do PER Base, bem como os parâmetros de desempenho do PER Base, incluindo a implantação de acostamentos e separador central.

49. Contrato – Anexo 2 – PER ANEXO – Apêndice C

No PER ANEXO, Apêndice C (Quantitativos Mínimos) são previstos inicialmente 10 radares portáteis, porém no PER BASE, Item 3.4.2.8, não são especificadas ou descritas as características técnicas destes radares móveis.

É correto o entendimento que os equipamentos portáteis deverão atender à Resolução CONTRAN nº 798, de 02/09/2020 ou legislação que venha a substituir, tal como respondido na Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos referente ao Edital 01/2023, resposta nº 50 (página 85)?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os equipamentos portáteis devem atender à Resolução CONTRAN Nº 798 de 02/09/2020 ou legislação que venha a substituir.

50. Contrato – Anexo 2 – PER ANEXO – Apêndice D

No Apêndice D do PER ANEXO, alínea “A”, são listadas as praças de pedágio deste lote de concessão.

Entretanto, detectou-se no campo a existência de uma praça desativada na BR369, km 31+900, não listada no PER.

Solicita-se esclarecer se esta praça deverá ser demolida

Respostas: As intervenções previstas para as praças de pedágio estão descritas no Apêndice D, item A, do PER Anexo. Não havendo previsão no referido apêndice deve se entender que a praça não comporá o sistema de pedagiamento.

Contudo, é importante ressaltar que a Concessionária é responsável pela manutenção de todas as edificações e instalações operacionais constantes na faixa de domínio da rodovia, conforme item 3.1.7 do PER Base.

No caso específico da praça de pedágio desativada presente no km 32 da BR-369, a Concessionária poderá optar entre a sua demolição ou a sua manutenção como instalação operacional, conferindo-lhe funcionalidade para a prestação de serviço associada à exploração da rodovia e atendendo o item 3.1.7 do PER Base.

51. Contrato – Anexo 2 – PER ANEXO – Apêndice D

No Apêndice D do PER ANEXO, alínea “D”, são requeridas obras de melhorias em 06 Postos de Pesagem Fixa.

Após Apêndice D do PER ANEXO, alínea “A”, são listadas as praças de pedágio deste são balanças móveis existentes no trecho:

PPF05: PR-151 - km 265,000 Norte

PPF06: PR-151 - km 265,000 Sul

Solicita-se confirmar que os 2 postos de pesagem móvel, serão convertidos em postos de pesagem fixa até o 24º mês da concessão, conforme cronograma apresentado para Postos Novos de Pesagem na Tabela 135 do PER ANEXO.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. O PER determina que todos os PPV (Posto de Pesagem Veicular) serão do Tipo fixo, portanto todos devem ser adequados para atender estes requisitos. Os prazos estão demonstrados no “Cronograma de Implantação Operacional”. Caso a concessionária faça a opção de construir outro PPV, em local diferente do que está no PER, deverá apresentar sua proposta para a ANTT para sua aprovação. Caso seja aprovada a construção em outro local, o prazo passará a ser de 24 meses, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Protocolo 50500.234240/2023-48

Recebido em 31 de julho de 2023 – 12:56:00

1. Item 3.1

Como será feito o cadastramento dos moradores das chácaras, pertencentes a Associação de Moradores do Curralinho de Cima, bairro localizado ao entorno da praça de pedágio localizada na Borda do Campo em São José dos Pinhais Pr, na BR 277, KM 60, entre São José dos Pinhais e Paranaguá e vice e versa, sobre o reconhecimento da nossa situação de exceção do não pagamento do pedágio na praça do km 60 da BR 277, uma vez que nossa comunidade está localizada a cerca de 5 km, logo após a praça de pedágio.

- De que forma a ANTT vai incluir a Associação de Moradores do Curralinho de Cima, no Edital e no Contrato de Concessão.

Nossa associação de moradores é denominada:

Associação dos Moradores do Curralinho de Cima e está localizada no KM 56 da BR 277 sentido Paranaguá e nós moradores necessitamos passar diariamente pela praça de pedágio para termos acesso a atividades e serviços essenciais, tais como trabalho, saúde, educação, alimentação, etc... para irmos ao nosso trabalho, a escola, ao mercado, a farmácia, a unidade de saúde, temos de passar pelo pedágio na ida e na volta, e não podemos ser onerados com o pagamento de tarifas para termos acesso a estas atividades e serviços essenciais, não termos acesso nem mesmo a sede do município onde moramos sem pagar por isso, caracterizaria uma grave violação constitucional do nosso direito de ir e vir.

Ficamos no Aguardo de um posicionamento da ANTT, sobre a forma que constará a nossa Associação de Moradores em Edital e no Contrato de concessão.

Vou juntar ATA da constituição da Associação de Moradores do Curralinho de Cima devidamente registrada em Cartório.

Respostas: O contrato de concessão proposto, que é lei entre as partes e deve prevalecer, veda ao Poder Concedente estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários, exceto se no cumprimento de Lei que especifique as fontes de recursos para ressarcimento da concessionária. Acrescenta-se também a possibilidade de a Concessionária, por seu único e exclusivo critério e responsabilidade, conceder descontos ou isenções tarifárias, não podendo requerer o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em decorrência dessas práticas, nos termos da cláusula 19.3.4.

Protocolo 50500.233813/2023-16

Recebido em 31 de julho de 2023 – 17:59:15

1. Item 7, letra A do Anexo 5 ao Edital

Entendemos que fundos de investimento não deverão apresentar certidão negativa de pedido de falência, autofalência e recuperação judicial (item 7, letra A do Anexo 5), visto que esta certidão já será apresentada por sua administradora e gestora (quando aplicável), como requisito de comprovação de sua qualificação jurídica.

Nesse sentido, cabe lembrar que os fundos de investimento não possuem personalidade jurídica, sendo inaplicáveis a estas entidades as medidas previstas na Lei Federal nº 11.101/2005.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. A certidão deverá ser apresentada somente pelo gestor e/ou administrador, conforme o regulamento do fundo de investimento.

2. Item 8 do Anexo 5 ao Edital

Entendemos que, quando se tratar de fundo de investimentos, os requisitos de regularidade fiscal, social e trabalhista deverão ser comprovados não só por sua administradora, mas também por sua gestora (caso possua).

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

3. Item 16 do Anexo 5 ao Edital

Entendemos que a minuta de eventuais acordos entre futuros acionistas da SPE não deverá ser apresentada pelas Proponente individuais, mas apenas por aquelas reunidas em Consórcio.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

4. Cláusula 4.2.3 do Contrato

A cláusula 4.2.3 do Contrato estabelece que os custos advindos de adequações e complementações das obras executadas pelo Poder Concedente e por outros entes públicos antes da Data da Assunção não ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária.

A Cláusula 22.2.10, por seu turno, aloca como risco do Poder Concedente os Vícios Construtivos ocultos do Sistema Rodoviário e dos Bens da Concessão reclamados no prazo de 5 (cinco) anos da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência e Bens.

Dessa forma, entendemos que o Contrato será reequilibrado caso a Concessionária identifique Vícios Construtivos ocultos nas obras executadas pelo Poder Concedente e por outros entes públicos antes da Data da Assunção, desde que identificados dentro do prazo de 5 (cinco) anos mencionado acima.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. O contrato será reequilibrado uma vez que se aloca ao Poder Concedente o risco de Vícios Construtivos ocultos vinculados à manutenção e operação do Sistema Rodoviário constatados nos documentos ou dentro do prazo de 5 anos contados a partir do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (vide subcláusula 4.2.1), ou nos documentos de Recebimento Provisório e Definitivo (vide subcláusula 8.7.5 – Obras Supervenientes). Além disso, deve-se levar em consideração as hipóteses previstas nos 3 itens da subcláusula 22.2.10, não se considerando ocultos aqueles vícios que: (i) figurem expressamente no Edital ou no Contrato como sendo risco da Concessionária; (ii) constem de manifestação formal da Administração, documentos públicos disponíveis para qualquer interessado ou sejam de conhecimento comum à época da licitação; (iii) poderiam ter sido detectados pelas Proponentes, por expertise e conhecimentos pretéritos, ou utilizando meios e técnicas ordinariamente disponíveis e financeiramente acessíveis no mercado no momento anterior ao processo licitatório, em igualdade de condições com os demais interessados.

5. Cláusula 8.7.7 do Contrato

A cláusula 8.7.7 veicula a obrigatoriedade de a Concessionária informar à ANTT, durante o prazo de 5 (cinco) anos contados do recebimento provisório de Obras Supervenientes, Vícios Construtivos ocultos ou aparentes identificados em bens transferidos à Concessionária.

O item (i) desta mesma cláusula indica, por sua vez, que a ANTT determinará as medidas que serão adotadas para saneamento destes Vícios Construtivos, dentro do prazo de 2 (dois) meses do recebimento da comunicação da Concessionária.

Nesse sentido, entendemos que – caso a Concessionária identifique Vícios Construtivos nos bens transferidos após o prazo de 5 (cinco) anos – não será necessário comunicar a ANTT para dar prosseguimento com eventuais obras ou intervenções necessárias para saneamento de tais passivos.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Acrescenta-se que não será possível à concessionária pleitear reequilíbrio econômico-financeiro na hipótese de se identificarem Vícios Construtivos nos bens transferidos após o prazo de 5 (cinco) anos.

6. Cláusula 19.9.2 do Contrato

Conforme se depreende da leitura da cláusula 19.9 do Contrato, a Concessionária será responsável por identificar os usuários que evadirem as praças de pedágio ou trafegarem acima do limite de velocidade, devendo fornecer as informações necessárias para lavratura de auto de infração e aplicação das penalidades previstas na Lei Federal nº 9.503/1997.

A cláusula 19.9.2 indica, por sua vez, que a Concessionária deverá fornecer meios eletrônicos para quitação da tarifa de pedágio.

Entendemos que a Concessionária deverá disponibilizar meios eletrônicos de pagamento apenas aos usuários que tenham evadido as praças de pedágio. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. De acordo com a exigência contida no item 3.4.5 do PER, os sistemas de arrecadação do pedágio contemplarão três modalidades, todas com condições de identificar eixos com rodagem dupla e eixos suspensos de qualquer veículo:

- a) Sem parada de veículos: cobrança automática;
- b) Com parada de veículos: semiautomática; e
- c) Com parada de veículos: cobrança manual.

7. Cláusula 27.5 do Contrato

A cláusula 27.5 indica que a Concessionária não poderá conceder empréstimos financiamentos e/ou quaisquer outras formas de transferência de recursos para seus acionistas e/ou Partes Relacionadas, exceto em algumas hipóteses – dentre elas, transferências a título de distribuição de dividendos.

Entendemos que a Concessionária poderá firmar contratos de mútuo, empréstimo ou outras formas de transferência de recursos com seus acionistas e/ou Partes Relacionadas, desde que em condições equitativas de mercado.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. É vedado à Concessionária conceder empréstimos, financiamentos e/ou quaisquer outras formas de transferência de recursos para seus acionistas e/ou Partes Relacionadas, exceto transferências de recursos a título de distribuição de dividendos, pagamentos de juros sobre capital próprio e/ou pagamentos pela contratação de obras e serviços celebrados em condições equitativas de mercado, além de redução de capital social, nos termos do contrato de concessão.

8. Anexo 6 ao Contrato

O item 1.3 do Anexo 6 indica que o Fator C será aplicável para fins de reequilíbrio do Contrato quando verificada a ampliação ou redução de Receitas Tarifárias ou Extraordinária, ou a não utilização das verbas da Concessionária. Para ilustrar a aplicabilidade do fator tarifário, é fornecido rol exemplificativo de situações que ensejarão sua incidência.

Entendemos, assim, que quaisquer pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro da Concessionária atrelados a eventos que tenham efeito exclusivo sobre suas receitas (tarifárias ou Extraordinárias) serão analisados no âmbito de processo administrativo instaurado para cálculo do Fator C, com aplicação na Revisão Ordinária subsequente.

Nosso entendimento está correto?

Caso a resposta seja negativa, solicitamos esclarecimento com relação aos eventos que – ainda que afetem exclusivamente as receitas da Concessionária – devam ser reequilibrados em Revisão Extraordinária ou Revisão Quinquenal.

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. O rito ordinário de apuração do Fator D pressupõe sua apuração anual e incidência na revisão ordinária subsequente. No entanto, a depender da natureza dos eventos, a apuração poderá se dar por meio de revisões extraordinárias ou quinquenais, nos termos das subcláusulas 19.7 e 19.8 da minuta de Contrato e da regulamentação vigente da ANTT.

9. Cláusula 19.5.1 do Contrato de

A Cláusula 19.5.1 do Contrato de Concessão estabelece que a tarifa de pedágio terá o seu primeiro cálculo contratual, para fins do início de cobrança de pedágio, com base na Tarifa Básica de Pedágio reajustada monetariamente por meio do IRT. Por sua vez, a Cláusula 19.1.1 prevê que a cobrança de pedágio somente terá início após a expedição, pela ANTT, de Termo de Vistoria atestando a capacidade da Concessionária para operação do Sistema Rodoviário e de resolução autorizando a cobrança nas praças de pedágio existente.

Entendemos que a correção monetária da tarifa básica de pedágio, para fins de início da cobrança de pedágio, será corrigida pelo IRT levando em conta o intervalo entre agosto de 2021 e dois meses anteriores a data de expedição da resolução autorizativa da ANTT para início da cobrança de pedágio. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

10. Itens 7.1 e 7.3 do Anexo 05 do Edital

O Anexo 05 estabelece, como requisito de qualificação econômico-financeira, a comprovação, por parte do proponente, de patrimônio líquido de no mínimo R\$ 861.990.000,00.

Entendemos que para fundos de investimento recém-constituídos, o requisito de patrimônio líquido poderá ser comprovado mediante declaração do administrador do fundo referente à subscrição de capital, sem necessidade de apresentação de Informes Trimestrais. Nosso entendimento está correto?

Respostas: A comprovação de patrimônio líquido poderá ser feita por qualquer uma das formas previstas no item 7.3 do Anexo 5 ao Edital. Excepcionalmente, no caso de fundos de investimento para os quais o envio de Informe Trimestral ainda não seja exigível nos termos da regulamentação aplicável, em especial a Instrução CVM n.º 578/2016, a comprovação do requisito do patrimônio

líquido mínimo previsto no item 7.1 do Anexo 5 ao Edital poderá ocorrer por meio de comprovação de compromissos de investimentos e declaração do administrador do fundo referente a subscrição de capital no montante mínimo exigido no Edital, em caráter irrevogável e irreatável, dispensada a apresentação do Informe Trimestral.

11. item 13.4.2 do Edital

O item 13.4.2 estabelece que serão habilitadas para a etapa de viva-voz a proponente classificada preliminarmente em primeiro lugar e as proponentes que tenham ofertado desconto sobre a tarifa de pedágio até 20% inferior ao maior desconto apresentado. Entendemos que a comparação será feita entre o desconto dado pela proponente classificada em primeiro lugar e o desconto percentual ofertado pelas outras proponentes. Assim, caso a primeira colocada tenha ofertado desconto de 40% sobre o valor da tarifa básica de pedágio, serão convocadas para etapa de lance viva-voz todas as proponentes que tenham ofertado desconto percentual de até 32% em relação ao valor da tarifa básica de pedágio.

Isso porque o percentual de 20% incide sobre o desconto dado pela proponente classificada em primeiro lugar (20% de 40% é igual a 8%, logo serão classificados todos os descontos que se situem entre 40 e 32%).

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

12. Seção de Definições do Edital

O Edital define “Lance” como a “oferta realizada pela Proponente que contempla proposta de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio, constante da Proposta Econômica Escrita e no âmbito da Etapa de Viva-Voz, se houver, nos termos previstos neste Edital”.

Favor esclarecer em quantas casas decimais deverá ser ofertado o desconto na tarifa básica.

Respostas: O percentual de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio constante do Lance da Proponente deverá ser apresentado em duas casas decimais.

13. Cláusula 21 do Contrato de Concessão

A Cláusula 21 estabelece a prerrogativa de a ANTT aplicar multa em virtude do descumprimento ou atraso no cumprimento das obrigações contratuais, prevendo, inclusive, uma tabela com a tipificação das infrações e as multas correspondentes.

Entendemos que as multas deverão ser aplicadas levando em conta a quilometragem em que se observa determinado inadimplemento ou atraso e não no número de dias. Sendo assim, entendemos que onde se lê “X URT por dia” deve ser lido “X URT por quilômetro”.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. A sistemática de aplicação de penalidades não é uniforme, sendo calculada de forma específica para cada tipo de obrigação, nos termos da cláusula 21.2. Uma vez instaurado processo para apurar atraso na conclusão de intervenções, a ANTT poderá decidir pela aplicação de multa, considerando a extensão em quilômetros, quando aplicável, e o tempo de atraso. De toda forma, o disposto na cláusula 21.5 é aplicado sem prejuízo ao limite de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), na forma do art. 78-F da Lei Federal n.º 10.233/2001, bem como ao princípio do non bis in idem. Desse modo, a aplicação de nova(s)

penalidade(s) de multa para uma mesma obrigação cujo inadimplemento já tenha sido objeto de processo anterior, decidido em caráter definitivo, com aplicação de penalidade de multa, a ANTT deverá observar que o valor total somado das multas aplicadas para a mesma obrigação não poderá exceder ao limite financeiro indicado acima.

14. Cláusula 23.2.1 do Contrato de Concessão

O Contrato não estabelece o procedimento para apuração dos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro. A Cláusula 23.2.1 estabelece simplesmente que “o procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido em regulamentação da ANTT”.

Diversas cláusulas subsequentes partem desse procedimento para estipular regras específicas, como, por exemplo, a cláusula 23.3.1 que estabelece as modalidades de reequilíbrio à disposição do Poder Concedente após o procedimento de apuração dos eventos de reequilíbrio.

Entendemos que, ainda que a ANTT promova revisão dos regulamentos ora vigentes acerca do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, serão aplicadas as metodologias de cálculo dos Fatores A, C, D e E previstas em Contrato.

A metodologia de cálculo do Fluxo de Caixa Marginal seguirá aquela prevista na regulação vigente à época da publicação do Edital. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Os regulamentos mencionados nos documentos jurídicos serão aqueles vigentes no momento de publicação do edital de licitação. No entanto, destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

15. Cláusula 19.9.2 do Contrato

Conforme se depreende da leitura da cláusula 19.9 do Contrato, a Concessionária será responsável por identificar os usuários que evadirem as praças de pedágio ou trafegarem acima do limite de velocidade, devendo fornecer as informações necessárias para lavratura de auto de infração e aplicação das penalidades previstas na Lei Federal nº 9.503/1997.

Entendemos que as informações a serem fornecidas pela concessionária seriam data, local e horário da infração e a placa do veículo infrator, uma vez que a concessionária não tem acesso a demais informações.

O entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Cabe à Concessionária o apoio à fiscalização, a identificação dos usuários e o auxílio administrativo junto a ANTT para a lavratura dos autos de infração, não possuindo a Concessionária nenhuma atribuição de Poder de Polícia, prerrogativa dos agentes públicos.

16. Itens 7.1 do Anexo 05 do Edital

O Anexo 05 estabelece, como requisito de qualificação econômico-financeira, a comprovação, por parte do Proponente, de patrimônio líquido de, no mínimo, R\$ 861.990.000,00.

No entanto, é preciso destacar que empresas não operacionais e constituídas especificamente para participar dessa licitação não atendem a esta exigência. As empresas terão patrimônio líquido simbólico e somente alcança o valor de patrimônio líquido exigido no Edital após a conclusão da licitação e subsequente subscrição e integralização por parte de seus acionistas.

Sendo assim, entendemos que o requisito de qualificação econômico-financeira da Proponente poderá ser atendido mediante comprovação do patrimônio líquido de seus acionistas, na proporção de suas participações, o que poderá ocorrer:

(a) para as sociedades anônimas, mediante apresentação do último balanço patrimonial e respectivo demonstrativo de resultados, conforme previsto no item 7, alínea A; e

(b) em caso de fundo de investimento, mediante (i) patrimônio líquido do fundo de investimento, apurado em seu balanço patrimonial ou apontado no último Informe Trimestral encaminhado à Comissão de Valores Mobiliários; (ii) valor total do capital subscrito do fundo de investimento, apontado no último Informe Trimestral encaminhado à Comissão de Valores Mobiliários, para os fundos em que o Informe Trimestral já for exigível, ou declaração do administrador; ou (iii) comprovação de compromissos de investimento firmados após o encaminhamento à Comissão de Valores Mobiliários do último Informe Trimestral, Informe Trimestral já for exigível, nos termos do item 7.3.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: A comprovação do patrimônio líquido mínimo exigido no item 7.1 do Anexo 5 ao Edital por meio de documentação em nome do(s) acionista(s) não está prevista de forma expressa no Edital e Anexos. Caso a Proponente, sociedade empresária não operacional e constituída especificamente para participar desta licitação (conforme devidamente evidenciado em seu propósito específico), busque qualificação econômico-financeira com base em documentação de seu(s) acionista(s), a documentação em questão deverá observar a previsão do Anexo 5 do Edital e, poderá ocorrer nos seguintes termos:

- Acionista(s) de sociedade empresária: mediante apresentação (i) da documentação exigida no item 7, alínea B da Tabela V do Anexo 5 ao Edital, de modo que o(s) acionista(s) comprove que possui o patrimônio líquido mínimo exigido no Edital, juntamente com (ii) boletim de subscrição de aumento de capital da Proponente em montante suficiente para que, uma vez integralizado o capital, o patrimônio líquido da Proponente atenda ao montante mínimo exigido no Edital e (iii) declaração do contador que assina o balanço da Proponente, atestando que, uma vez integralizado o capital indicado no boletim de subscrição apresentado, o patrimônio líquido resultante da Proponente atenderá ao montante mínimo exigido no Edital; e

- Acionista(s) fundo de investimento: mediante apresentação (i) da documentação exigida no item 7.3 do Anexo 5 ao Edital, juntamente (ii) com boletim de subscrição de aumento de capital da Proponente em montante suficiente para que, uma vez integralizado o capital, o patrimônio líquido da Proponente atenda ao montante mínimo exigido no edital e (iii) declaração do contador que assina o balanço da Proponente, atestando que, uma vez integralizado o capital indicado no boletim de subscrição apresentado, o patrimônio líquido resultante da Proponente atenderá ao montante mínimo exigido no Edital.

17. Item 6.12 do Edital

Entendemos que quaisquer declarações, procurações, Proposta Econômica Escrita e demais documentos exigidos em Edital poderão ser firmados pela Proponente mediante assinatura digital, desde que utilize certificado digital ICP Brasil, nos termos da Lei Federal nº 14.063/2020.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Deverá ser observada a Lei nº 14.063/2020, quanto à assinatura eletrônica e ao certificado digital.

18. Item 10.3, inciso VII do Edital

O Edital prevê que a Proponente deverá considerar, como premissa de sua Proposta Econômica Escrita, que “o valor dos investimentos previstos no PER serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI - Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente, do momento da habilitação inicial no regime até o final do Prazo da Concessão”.

Entendemos que, caso o REIDI venha a ser extinto por força de alteração na legislação tributária pertinente – por exemplo, em virtude de extinção das contribuições para PIS e COFINS – a Concessionária será integralmente reequilibrada pelos efeitos econômico-financeiros por ela suportados em decorrência de tal medida, nos termos da cláusula 22.2.4 do Contrato.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. De acordo com a subcláusula 22.2.4 da minuta de Contrato, configuram riscos do Poder Concedente as alterações na legislação e regulamentação ou a superveniência de jurisprudência vinculante, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação de imposto sobre a renda.

19. Item 10.3, inciso VII do Edital

O Edital prevê que a Proponente deverá considerar, como premissa de sua Proposta Econômica Escrita, que “o valor dos investimentos previstos no PER serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do REIDI - Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, de acordo com a legislação pertinente, do momento da habilitação inicial no regime até o final do Prazo da Concessão”.

Entendemos que, caso o REIDI venha a ser extinto por força de alteração na legislação tributária pertinente, entre a submissão a Proposta Econômica Escrita e a data de assinatura do Contrato, a Concessionária será integralmente reequilibrada pelos efeitos econômico-financeiros por ela suportados em decorrência de tal medida, nos termos da cláusula 22.2.4 do Contrato.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. De acordo com a subcláusula 22.2.4 da minuta de Contrato, configuram riscos do Poder Concedente as alterações na legislação e regulamentação ou a superveniência de jurisprudência vinculante, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação de imposto sobre a renda.

20. Cláusula 23.4.2, inciso iv

Entendemos que, como o Fator D não é uma penalidade – mas sim um mecanismo para desonerar os Usuários do Sistema Rodoviário –, o desequilíbrio gerado pelo atraso de obras e serviços será compensado em sua exata medida – garantindo-se o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Conforme afirmado, a aplicação do Fator D não constitui, de fato, uma penalidade, mas sim um mecanismo para reequilibrar o contrato por investimentos previstos na concessão que deixaram de ser disponibilizados aos usuários. O valor do reequilíbrio é definido pelo percentual de Fator D aplicável para cada descumprimento, conforme tabelas constantes no Anexo 5 do contrato de concessão.

21. PER ANEXO, Tabela 30

De acordo com a Tabela 30 do PER Anexo, a Concessionária deverá realizar a regularização de um número mínimo de acessos em determinados trechos do Sistema Rodoviário: Tabela no anexo. Em pesquisas de campo, observou-se que a quantidade de acessos existentes no Sistema Rodoviário é muito superior ao veiculado na Tabela 30. Veja-se que, caso a Concessionária seja responsável pela regularização da totalidade de acessos identificados, o custo associado a essa intervenção aumentará drasticamente, o que poderá inclusive inviabilizar a execução contratual. Deste modo, entendemos que a Concessionária só estará obrigada a regularizar a quantidade mínima de acessos, conforme informada na Tabela 30 do PER Anexo e dentro dos prazos previstos no documento. Caso a ANTT demande a regularização de acessos em quantidade superior ao previsto na Tabela 30, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Será exigido da concessionária a regularização e adequação da quantidade de acessos definidos pela tabela 30 do PER Anexo, observando-se os parâmetros técnicos estabelecidos no item 3.2.9. do PER Base. Caso a ANTT demande a regularização de acessos em quantidade superior ao previsto na Tabela 30, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

22. PER BASE, item 3.1.6 e PER ANEXO, Tabela 30

O PER Base prevê, em seu 3.1.6, que é obrigação da Concessionária a “regularização dos acessos e das interferências que não fazem parte do conjunto de obras do contrato, conforme critérios e parâmetros técnicos estabelecidos no item 3.2.9, bem como a eliminação das ocupações irregulares”.

Para tanto, concede-se o prazo de 5 (cinco) anos. Já no PER Anexo indica o seguinte: "A concessionária deverá regularizar e adequar os acessos, conforme parâmetros técnicos estabelecido no item 3.2.9, de acordo com a quantidade mínima e distribuição anual dispostas na tabela a seguir:" Tabela no anexo

Considerando que há incompatibilidade entre os prazos previstos no PER Base e na Tabela 30 do PER Anexo, entendemos que deverão ser respeitados os prazos previstos na Tabela 30, para cumprimento da obrigação de regularização dos acessos de que trata o item 3.1.6. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. As intervenções relacionadas às melhorias dos acessos deverão obedecer aos quantitativos e o cronograma da Tabela 30 do PER Anexo. O prazo de 5 anos previsto como parâmetro de desempenho no item 3.2.9 do PER Base refere-se à regularização de acessos, para os quais a concessionária deverá adotar todas as medidas para que o interessado promova a adequação ou o fechamento do acesso, não contemplados na priorização elaborada conforme item 3.2.9.2, alínea 'b'.

23. PER BASE, itens 3.1.6 e 3.2.9.2

O PER Base prevê, como obrigação da fase de Trabalhos Iniciais, que a Concessionária notifique os “responsáveis por acessos particulares e ocupações da faixa de domínio não autorizados e daqueles não priorizados para adequação pela concessionária para regularizar sua situação”. Já como obrigação da frente de Recuperação, prevê-se “Bloqueio dos acessos particulares não autorizados”.

Entendemos que os lindeiros detentores de acessos particulares não autorizados ou não priorizados – conforme descrito no Parâmetro Técnico indicado no item 3.2.9.2 – serão responsáveis pela regularização dos respectivos acessos, arcando com o custo decorrente de tais regularizações.

Caso não o façam, a Concessionária deverá efetuar o correspondente bloqueio, dentro do prazo previsto no item 3.1.6 (cinco anos).

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

24. PER BASE, item 3.2.2, ‘c’

O PER Base prevê, como obrigação da Concessionária, o seguinte: "A concessionária deverá regularizar e adequar os acessos, conforme parâmetros técnicos estabelecido no item 3.2.9, de acordo com a quantidade mínima e distribuição anual dispostas na tabela a seguir:" Tabela no anexo Entendemos que a Concessionária não será obrigada a construir ou adequar marginais coletoras e / ou instituir servidões administrativas para permitir a ligação de acessos de propriedades à rodovia, caso a regularização / construção destes acessos não seja viável em virtude do distanciamento mínimo entre acessos previstos em normas e manuais técnicos.

Entendemos que, caso a implementação de acessos nestas condições seja exigida pelo Poder Concedente ou por terceiros, a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Nossos entendimentos estão corretos?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

25. Cláusula 8.1.8 do Contrato

A cláusula 8.1.8 do Contrato indica que a Concessionária é integralmente responsável pela remoção ou realocação de Interferências para execução de obras e serviços necessários à execução contratual.

Por (a) Interferências não integrantes do Sistema Rodoviário, entendemos: Interferências que, embora estejam fisicamente na área da concessão, não pertencem ao sistema rodoviário, constituindo-se bens integrantes de concessões outorgadas a terceiros – tais como redes de gás, redes de Transmissão, dentre outros.

Por (b) Interferências que estejam irregulares na faixa de domínio, entendemos: Interferências que não tenham sido instaladas na faixa de domínio mediante assinatura de contrato de cessão de uso de área na faixa de domínio.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está correto.

26. Cláusula 8.1.8 do Contrato

Nos termos do Anexo I ao Decreto Estadual nº 140/2015, todas os contratos de permissão de uso especial da faixa de domínio em rodovias anteriormente geridas pelo DER / PR devem conter a seguinte cláusula:

“9.13.1. A permissionária obriga-se a remanejar o objeto de concessão e restituir ao DER/PR a faixa necessária às obras e/ou executar medidas de proteção em função das novas obras, serviços, ampliações ou melhoramentos que o DER/PR necessite executar na via de transportes, no prazo estipulado por esse.”

Entendemos, portanto, que todas as Interferências regularizadas na faixa de domínio, em rodovias anteriormente geridas pelo DER, preveem a obrigação do terceiro de remanejá-las.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: As Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT, ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná ou à concessionária atual e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e eventuais documentos que não compuseram o Edital, e então considerar na elaboração da proposta. Lembramos que a Proponente é responsável pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, conforme cláusula 2.5 do Edital.

27. Cláusulas 8.7.5, 8.7.6 e 22.2.14 do Contrato

Com relação às Obras Supervenientes, a cláusula 8.7.5 do Contrato indica que a Concessionária terá 3 (três) meses para encaminhar documento de recebimento provisório das Obras Supervenientes à ANTT, em que apontará todas as inconsistências na obra / projeto, incluindo: (i) as que possam caracterizar Vícios Construtivos; e (ii) as que impliquem não-atendimento de Parâmetros de Desempenho relativos à irregularidade longitudinal máxima (IRI) e deflexão de características (Dc).

A cláusula 8.7.6 indica, por sua vez, que caso não se verifiquem tais inconsistências dentro do prazo de 3 (três) meses, a Concessionária deverá encaminhar documento de recebimento definitivo das obras a ANTT. Não obstante, tal documento deverá conter ainda a relação dos Parâmetros de Desempenho que não tenham sido atendidos. A ANTT definirá, então, o prazo para adequação das obras aos Parâmetros de Desempenho. Caso a Concessionária não realize a adequação dentro do prazo oportunizado, haverá aplicação de Desconto de Reequilíbrio e, se cabível, penalidades.

Por fim, a Cláusula 22.2.14 aloca como risco do Poder Concedente “Vícios Construtivos aparentes em obras realizadas pelo Poder Concedente até o recebimento definitivo de Obras Supervenientes do Poder Concedente, conforme o caso, nos termos das subcláusulas 4.2.1 e 8.7.6 deste Contrato”.

Dessa forma, entendemos que eventuais custos incorridos pela Concessionária (i) para saneamento de Vícios Construtivos; e / ou (ii) para adequação aos Parâmetros de Desempenho em geral, serão compensados mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato pela metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, desde que a Concessionária tenha identificado tais inconsistências no documento de recebimento provisório e / ou definitivo das Obras Supervenientes. Estão excetuados de tal regra os Vícios Construtivos ocultos, cujos custos de remediação serão reequilibrados em favor da Concessionária caso os vícios tenham sido apontados ao Poder Concedente em até 5 anos do recebimento das Obras Supervenientes.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. Após a transferência total ou parcial das Obras Supervenientes à Concessionária, esta terá 3 (três) meses para encaminhar à ANTT documento de recebimento provisório onde deverão ser apontadas todas as inconsistências entre a obra e seu respectivo projeto, apontando eventuais Vícios Construtivos e todas as inconsistências observadas em relação ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho. Nesse sentido, obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das Obras Supervenientes, terão a sua correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal.

Por fim, durante o prazo de 5 (cinco) anos, contado do recebimento provisório, Vícios Construtivos, ocultos ou aparentes, observados em bens transferidos à Concessionária, ainda que não constatados anteriormente, deverão ser comunicados à ANTT. Após o decurso de 5 (cinco) anos, contados da transferência total ou parcial dos bens, a Concessionária não poderá reclamar de Vícios Construtivos ocultos em bens a ela transferidos, considerando-se precluso o seu direito.

28. Cláusula 8.7.7 do Contrato

A cláusula 8.7.7 do Contrato prevê que a Concessionária terá prazo de 5 (cinco) anos do recebimento provisório de Obras Supervenientes para reportar à ANTT Vícios Construtivos, ocultos ou aparentes, na infraestrutura transferida.

Já o item (ii) desta mesma cláusula indica que, após o recebimento definitivo das Obras Supervenientes, a Concessionária “será responsável pela implantação das obras e serviços da Frente de Conservação e da Frente de Serviços Operacionais e por todas as demais obrigações previstas no PER, devendo observar todos os Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos, bem como os prazos e condições estabelecidos, ressalvado o disposto nas subcláusulas 22.2.9 e 22.2.14”.

Entendemos que os custos para atendimento (i) da Frente de Conservação; (ii) da Frente de Serviços Operacionais; e (ii) de demais obrigações previstas no PER, nos trechos compreendidos em Obras Supervenientes, serão compensados à Concessionária mediante reequilíbrio econômico-financeiro, pela metodologia de Fluxo de Caixa Marginal – visto que não incluídos no escopo original do PER. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. As obras e serviços adicionais que sejam necessários em decorrência da execução das obras supervenientes não previstas inicialmente no contrato terão seu equilíbrio econômico-financeiro recomposto por meio do Fluxo de Caixa Marginal, nos termos das subcláusula 8.7. Caso haja previsão explícita de assunção, pela concessionária, de serviços de conservação, manutenção e operação de trechos com obras supervenientes em execução após a vigência da concessão, eventual reequilíbrio econômico-financeiro só será cabível em caso de constatação de vícios construtivos ou da imposição de necessidade de refazimento ou conclusão das referidas obras.

29. PER BASE, item 3.1.3

Com relação aos Parâmetros de Desempenho relativos à Recuperação de OAEs, resta previsto no PER a obrigação de "Implantação, no caso de OAEs em regiões urbanas, de passeios laterais em ambos os sentidos, observando as normas atuais referentes à acessibilidade e à largura necessária, e com o devido dispositivo de proteção fazendo a segregação entre passeios e pistas de rolamento".

Entendemos que, para o caso de OAEs em regiões urbanas que contam com OAE única para atender ambos os sentidos de tráfego, deverão ser implantados 2 (dois) passeios laterais, para atendimento dos fluxos do pedestre que estão se movimentando no sentido do fluxo crescente e decrescente.

No caso de regiões urbanas que possuem 2 (duas) OAEs paralelas, uma para cada sentido de tráfego, será necessário construir um passeio lateral para cada OAE, atendendo o fluxo de deslocamento no sentido crescente e decrescente.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está correto. Esclarece-se que o PER Base exige a implantação, em regiões urbanas, de passeios em ambos os sentidos de tráfego, sendo assim:

- Em pistas simples, onde há uma OAE única, tem-se a necessidade de haver dois passeios - um para cada sentido;
- Em pistas duplas, onde há duas OAEs paralelas, é necessário a previsão de um passeio por OAE (atendendo assim ambos os sentidos).

30. PER BASE, itens 3.2.9.1 e 3.1.1

No item 3.2.9.1 do PER Base, tem-se a seguinte obrigação, relativa às Pistas Existentes no Sistema Rodoviário: "A Concessionária deverá adequar as pistas existentes conforme tabela a seguir ou manter as larguras existentes caso sejam superiores". Posteriormente, é apresentada uma tabela com larguras para as faixas de rolamentos e acostamentos.

Com relação, ainda, à adequação de larguras dos elementos existentes no Sistema Rodoviário, o item 3.1.1 prevê a seguinte obrigação (Recuperação): "Recomposição da pista de rolamento de modo a atender à largura mínima especificada no manual de projeto geométrico de rodovias rurais do DNIT". Com base nestas informações, questiona-se:

- 1) Na tabela apresenta no item 3.2.9.1, as larguras requeridas são diferentes das previstas no item 3.1.1. Entendemos que devem ser atendidas as larguras apresentadas na tabela do item 3.2.9.1, em contraposição às do item 3.1.1. Nosso entendimento está correto?
- 2) O item 3.2.9.1, subitem a.III prevê o seguinte: "Os prazos para as adequações deverão ser os mesmos previstos para as obras de ampliação de capacidade e melhorias nos segmentos adjacentes, onde houver, e até o final da fase de recuperação nos demais segmentos". No entanto, o item 3.1.1 não indica qual prazo para conclusão das adequações de largura. De todo modo, por estar situado dentro da frente de recuperação, entende-se que a adequação deverá se dar até o quinto ano da Concessão. Deste modo, os prazos para adequações de largura previstos nos itens 3.2.9.1 e 3.1.1 não são equivalentes.

Entende-se que será exigido o prazo previsto no item 3.2.9.1, subitem a.III. Nosso entendimento está correto?

Respostas: "Esclarece-se que, em relação ao pedido de esclarecimento "1", o entendimento está correto. A seção da rodovia existente deve ser readequada para classe M-I, de acordo com os valores presentes no item "3.2.9.1. a".

Em relação ao pedido de esclarecimento "2", o entendimento também está correto. O prazo exigido para as adequações deverão ser os mesmos previstos para as obras de ampliação de capacidade e melhorias nos segmentos adjacentes, onde houver, e até o final da fase de recuperação nos demais segmentos.

31. PER ANEXO, item 3.2.2, alínea 'T'

Com relação às Caixas de Contenção de Líquidos Perigosos, segundo consta do item 3.2.2, alínea 'T' do PER Anexo: "As implantações de caixas deverão estar de acordo com as localizações referenciais e prazos dispostos na tabela a seguir:". Na sequência, são apresentadas tabelas com segmentos ao longo das rodovias e correspondentes prazos, sem a indicação da quantidade unitária das Caixas de Contenção de Líquidos Perigosos a serem implantadas.

Já no item "RESUMO - OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS", são indicadas as quantidades unitárias para o item Caixa de Contenção de Líquidos Perigosos.

Dessa forma, entendemos que as quantidades unitárias de Caixa de Contenção de Líquidos Perigosos a serem implantadas em cada segmento rodoviário, são aquelas indicadas no item "RESUMO - OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS".

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. A quantidade deve atender a tabela "RESUMO - OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS" e as previsões do item "T. Caixa de Contenção de Líquidos Perigosos" constante do PER Anexo.

32. PER ANEXO, item 3.2.2, alínea 'Q'

Com relação às Passagens de Fauna Seca, segundo consta do item 3.2.2, alínea 'S' do PER Anexo: "As implantações de passagem de fauna deverão estar de acordo com as localizações referenciais e prazos dispostos na tabela a seguir:". Na sequência, são apresentadas tabelas com segmentos ao longo das rodovias e correspondentes prazos, sem a indicação da quantidade unitária das Passagens de Fauna Seca a serem implantadas.

Já no item "RESUMO - OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS", são indicadas as quantidades unitárias para o item Passagem de Fauna Seca.

Dessa forma, entendemos que as quantidades unitárias de Passagem de Fauna Seca a serem implantadas em cada segmento rodoviário, são aquelas indicadas no item "RESUMO - OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS".

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. O PER Anexo determina, como Obras de Melhoria, a implantação de 8 unidades de Passagens de Fauna. A linha da tabela se refere a localização referencial de cada Passagem de Fauna. A localização exata das passagens de fauna deve ser subsidiada pelos estudos técnicos necessários a serem realizados durante o licenciamento ambiental da obra, seguindo diretrizes da Instrução Normativa do IBAMA Nº 13/2013, e devidamente aprovadas pelo órgão ambiental competente.

33. PER Anexo

Nas versões anteriores do PER, havia a exigência de obras na PR-407 de Duplicação (km 17,4 ao 18,85) e Via Marginais em ambos os lados (km 17,4 ao 18,85). Na versão publicada do PER, foi removida a exigência de duplicação entre os km's mencionados.

Entendemos que a alteração foi resultado de obra executada no segmento em discussão. Permanece no PER, portanto, a permanência apenas da exigência de execução de obras para implantação de vias marginais

A duplicação foi executada, no entanto, com canteiro central – ao invés de seção restrita com barreira – limitando o espaço para implantação das marginais sem desapropriação / demolição e

reconstrução parcial da duplicação. Caso opte-se pela desapropriação, a marginal atualmente perderia a função de acesso.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: A Concessionária deverá executar as obras e atender os parâmetros definidos no PER. Os impactos ou impedimentos relativos à execução das obras obrigatórias identificadas durante a elaboração dos projetos deverão ser submetidos, com a devida justificativa, para análise da ANTT.

34. Itens 3.2.2 e 3.2.4 do PER Anexo

No item 3.2.2, alínea 'c' do PER anexo, é apresentada a quantidade de acessos a serem regularizados por rodovia.

Já no item 3.2.4, alínea 'b' - que trata de exceções aos Parâmetros Técnicos, tem-se o seguinte: "Nas rodovias estaduais PR-408, PR-411 e PR-804, poderão ser mantidas as características geométricas existentes".

Considerando que, no item 3.2.2, alínea 'c', não se encontra previsto nenhum quantitativo de acessos a serem regularizados nas PR-408, PR-411 e PR-804, entende-se que não serão necessárias adequações de acessos nesses segmentos.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Será exigido da concessionária a regularização e adequação da quantidade de acessos definidos pela tabela 30 do PER Anexo, observando-se os parâmetros técnicos estabelecidos no item 3.2.9. do PER Base.

Caso a ANTT demande a regularização de acessos em quantidade superior ao previsto na Tabela 30, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

35. Tabela 60 do PER Anexo

Segundo a tabela 60 do PER Anexo, deverá ser construída passagem superior no SNV 277APR1005 km 1+520, em virtude da linha ferroviária.

Questiona-se se o gabarito a ser considerado é aquele previsto na ISF 216, qual seja: "A altura mínima de livre passagem da ferrovia sob os viadutos rodoviários será de 6,75 metros, medida a partir do boleto do trilho até a face inferior da superestrutura da OAE". Caso negativo, favor esclarecer.

Respostas: Conforme estabelecido no item 3.2.9.3 do PER, a Concessionária deverá elaborar os projetos e executar as obras de acordo com as normas e especificações adotadas pelo DNIT, ABNT ou outras normas aceitas pela ANTT. Os projetos deverão ser submetidos à análise da ANTT, acompanhados de Certificação do projeto, conforme descrito em regulamentos e regras contratuais específicas.

36. Item 3.2.2, alínea 'd' do PER Anexo

Solicitamos a confirmação de que as correções de traçado, previstas no item 3.2.2, alínea D do PER Anexo, possuem erro material.

Isto porque, em determinados itens, o parâmetro existente (Raio, K etc.) já se encontra adequado às velocidades diretrizes estabelecidas para o respectivo SNV, conforme item 3.2.4, alínea A, do PER Anexo. Este é o caso, por exemplo, dos km's abaixo indicados: Tabela no anexo

Caso não se trate de erro material, solicitamos esclarecimentos com relação às correções de traçado que já se encontram adequadas aos parâmetros previstos no PER.

Respostas: O entendimento não está correto. Cabe à concessionária, em seu projeto executivo, atender todos os parâmetros geométricos de acordo com a velocidade diretriz mínima estabelecida no PER Anexo, a fim também de atender o item 3.2.9.1.e. do PER Base, que traz que "Nos locais onde estão previstas correções de traçado expressamente, conforme PER Anexo A, a Concessionária deverá apresentar projeto executivo para tratamento definitivo da geometria das vias existentes com vistas a atender às velocidades diretrizes mínimas pré-estabelecidas para o referido segmento", onde são elencadas 4 formas de medidas definitivas a serem implantadas pela concessionária acerca de critérios de segurança específicos.

37. Item 3.2.9.2, alínea 'f' do PER Base

No Item 3.2.9.2, alínea 'f' do PER BASE, consta o seguinte Parâmetro Técnico: Tabela no anexo Entendemos que, caso a Concessionária deva implantar pontos de paradas de ônibus adicionais aos pré-existentes, ela será compensada pelos respectivos custos, por meio de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento não está correto. Os quantitativos de Pontos de Ônibus a serem implantados são, no mínimo, os seguintes:

| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | SNV |
|-----------|------------|----------|-------|-----|-------------|
| BR-153/PR | 1 | 19,1 | 12 | 3º | 153BPR1213 |
| | 24,7 | 39,9 | 1 | 3º | 153BPR1230 |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| BR-277/PR | 3,9 | 13,3 | 7 | 3º | 277APR3010 |
| | 0 | 4,7 | 4 | 4º | 277BPR0010 |
| | 29 | 45,6 | 2 | 6º | 277BPR0033a |
| | 54,6 | 67,8 | 2 | 4º | 277BPR0033c |
| | 67,8 | 70,4 | 7 | 3º | 277BPR0033d |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| BR-369/PR | 4,4 | 22,3 | 2 | 4º | 369BPR0480B |
| | 37 | 39,2 | 1 | 4º | 369BPR0495 |
| | 39,2 | 51,8 | 1 | 4º | 369BPR0500 |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-092 | 200,19 | 217,9 | 5 | 5º | 092S0140EPR |
| | 218,52 | 238,84 | 2 | 5º | 092S0160EPR |
| | 238,84 | 252,03 | 3 | 6º | 092S0170EPR |
| | 255,67 | 272,8 | 7 | 6º | 092S0195EPR |
| | 283,28 | 299,41 | 4 | 7º | 092S0210EPR |
| | 300,09 | 302,46 | 2 | 7º | 092S0235EPR |
| | 302,46 | 305,64 | 1 | 7º | 092S0240EPR |
| | 308,3 | 327,3 | 4 | 7º | 092S0270EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |

| | | | | | |
|----------------|-------------------|-----------------|--------------|------------|-------------|
| PR-151 | 186,17 | 209,07 | 1 | 7º | 151S0130EPR |
| | 209,54 | 213,85 | 1 | 6º | 151S0163EPR |
| | 213,85 | 216,13 | 1 | 6º | 151S0167EPR |
| | 216,13 | 223,42 | 4 | 4º | 151O0170EPR |
| | 223,42 | 242,77 | 3 | 4º | 151S0174EPR |
| | 242,77 | 255,81 | 11 | 5º | 151O0176EPR |
| | 255,81 | 256,4 | 1 | 5º | 151D0180EPR |
| | 256,4 | 257,68 | 2 | 5º | 151D0185EPR |
| | 260,79 | 262,28 | 2 | 5º | 151D0200EPR |
| | 262,28 | 288,59 | 11 | 5º | 151D0210EPR |
| | 288,59 | 289,81 | 2 | 5º | 151D0220EPR |
| | 289,81 | 290,55 | 1 | 5º | 151D0225EPR |
| | 290,55 | 310,21 | 17 | 5º | 151D0230EPR |
| | 310,21 | 319,71 | 7 | 5º | 151D0250EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-239 | 0 | 12,549 | 4 | 7º | 239S0010EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-407 | 3,5 | 18,85 | 6 | 4º | 407S0020EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-408 | 11,24 | 17,13 | 3 | 3º | 408S0030EPR |
| | 17,13 | 22,99 | 2 | 3º | 408S0040EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-508 | 0 | 29,69 | 13 | 5º | 508D0010EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-804 | 0 | 2,71 | 3 | 3º | 804S0010EPR |
| Rodovia | Km inicial | Km final | Total | Ano | |
| PR-855 | 2,9 | 8,06 | 1 | 5º | 855S0020EPR |

Quanto aos pontos de ônibus existentes assim como todos os itens constituintes do sistema rodoviário, devem ser mantidos pela concessionária, pois se trata de edificação que faz parte da faixa de domínio do sistema rodoviário concedido.

38. Item 3.4.5.1 do PER Base

Com relação aos Parâmetros Técnicos atrelados às Praças de Pedágio, encontra-se prevista a seguinte obrigação: “As praças de pedágio deverão contar com pista adicional de, no mínimo, 10 metros de largura, com altura livre, destinada à passagem de veículos especiais em cada sentido de tráfego”.

Entendemos que esta obrigação poderá ser cumprida por meio de faixa extra larga compartilhada com pista AVI – obtendo-se os 10,00m livres – mantendo-se uma separação móvel entre as faixas para remoção quando necessário na operação, e garantindo-se altura livre no momento de uso, em cada sentido do tráfego.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Trata-se de pista destinada a passagem de veículos com cargas excepcionais em peso e dimensões, nos dois sentidos de tráfego e também deve ser monitorada/controlada por equipamentos.

39. Tabela 47 do PER Anexo

Na Tabela 47 do PER Anexo, prevê-se melhoria da Interseção tipo Diamante na PR-092 km 225,860: No entanto, no local indicado para melhoria, não existe interseção, mas sim um cruzamento rodoferroviário. Não há largura disponível na OAE existente para comportar a duplicação.

Com base no exposto, entende-se que há um erro material na Tabela 47. A referida melhoria não será exigível da Concessionária.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: O PER Anexo, em seu item "3.2.4. B" possibilita, nos casos de travessias sob Linhas Férreas, flexibilizações nas larguras dos elementos da seção transversal da rodovia.

Para os casos em que esta flexibilização não atenda à largura mínima necessária para a ampliação da pista, a Concessionária deverá comprovar à ANTT essa impossibilidade quando da apresentação do anteprojeto.

Informa-se ainda que a Concessionária deve atender a Resolução ANTT nº 5.956/2021, que trata dos procedimentos a serem seguidos na execução de projetos em área objeto de concessão ferroviária, ou normativa que vier a substituí-la, que prevê a aprovação do projeto pela concessionária de ferrovia antes da autorização do início da obra pela ANTT.

Caso necessário, a ANTT irá mediar a resolução da interferência com a ferrovia, de modo a minimizar o impacto sobre a operação ferroviária.

Quanto à OAE prevista no km 225 da PR-092, a solução a ser implementada pela Concessionária poderá considerar exceção específica quanto aos parâmetros de largura referentes à duplicação, com o objetivo de compatibilizar solução em pista dupla dentro de largura compatível com a OAE da Linha Férrea, considerando ainda a execução da melhoria do tipo diamante.

Por fim, ressaltamos que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante à Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

40. Tabela 24 do PER Anexo

A Tabela 24 do PER Anexo prevê a implantação de vias marginais nas seguintes localidades:

No entanto, embora o projeto funcional não seja vinculante, ele prevê a implantação das vias marginais em ambos os sentidos até o km 7+000, aproximadamente. Do km 7+000 em diante, caso implantadas vias marginais até o km 8+100 (conforme previsto no PER), ocorrerá inevitavelmente o atingimento de diversas estruturas importantes no local, como galpões, silos, esteiras etc.

Diante disto, entendemos que há erro material no PER Anexo. As vias marginais a serem implantadas devem finalizar no km 7+000, conforme projeto funcional.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Trata-se de erro material no PER Anexo. Não há viabilidade técnica para implantação de vias marginais entre o km 7+000 e o km 8+100, visto que

se trata de área portuária com restrição de espaço físico. Deste modo, as marginais previstas no SNV 277APR2010 devem encerrar-se no km 7+000.

41. item 3.2.4 do PER Anexo

Como mencionado no item 3.2.4, subitem B.1 do PER Anexo, o SNV 277APR1005 constitui um segmento urbano de acesso ao Porto de Paranaguá.

Nesse sentido, a implantação de um separador físico entre os fluxos acarretará diversos conflitos no local, decorrentes principalmente de desapropriações, mesmo com a redução da largura do passeio para o mínimo permitido na norma aplicável.

Isto porque, há diversos pontos em que as edificações avançam o alinhamento predial, de modo que será necessário manter uma faixa de serviço para implantação de postes da rede de energia e placas de sinalização. Ainda, o separador físico dificultará o trânsito local, pois os cruzamentos em nível existentes necessitarão de aberturas no separador central e nos conjuntos semaforicos, o que acarretará prejuízos na capacidade do segmento e maior lentidão no fluxo direto de caminhões para acesso ao Porto, dentre outros.

1) Com base no exposto acima, como não há espaço hábil no alinhamento predial existente para implantação de separadores físicos como barreiras new Jersey, defensas metálicas com afastamento/espaço de trabalho na divisão de fluxos, entendemos que poderão ser implantados balizadores sem faixa de segurança interna ou qualquer outro afastamento do dispositivo.

Nosso entendimento está correto?

2) Caso a resposta seja negativa para o questionamento 1), solicitamos esclarecimentos com relação a como será tratado o conflito de premissas, dado que não é possível que (i) o segmento seja multifaixa; e (ii) seja implantado separador físico normatizado.

Respostas: O entendimento está correto. Caso a concessionária identifique durante a elaboração do projeto a impossibilidade de atendimento à exigência do parâmetro do item 3.2.4.B do PER Anexo de utilização de separador físico normatizado, será possível a utilização de balizador dispensando a necessidade de faixas de segurança internas para o caso do SNV 277APR1005, desde que a seja apresentada proposta devidamente justificada para análise da ANTT, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

42. Item 3.6 do PER Anexo

Dentro do item 3.1.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio, manutenção, é previsto a necessidade de realizar desocupações da faixa de domínio. Dentro do item 3.2.4 PARÂMETROS TÉCNICOS, subitem B, que trata de exceções, temos a seguinte redação em relação as rodovias estaduais: "Nas rodovias estaduais PR-408, PR-411 e PR-804, poderão ser mantidas as características geométricas existentes".

Entende-se que não será necessário realizar nenhuma desocupação da faixa de domínio para as edificações irregulares nessas rodovias. Nosso entendimento está correto? 2) Caso a resposta seja negativa para o questionamento 1), solicitamos esclarecimentos com relação a como será tratado o conflito de premissas, dado que não é possível que (i) o segmento seja multifaixa; e (ii) seja implantado separador físico normatizado.

Respostas: O entendimento não está correto. O texto do item 3.2.4.B2 do PER Anexo se refere apenas às condições geométricas da rodovia. As obrigações referentes às frentes da concessão se mantêm para o trecho, assim como os parâmetros de Canteiro Central e Faixa de Domínio.

43. PER BASE, item 3.3.8

O PER estabelece, em seu item 3.3.8, que caberá à Concessionária a “Conservação rotineira dos sistemas elétricos e ligados à funcionalidade da rodovia (incluindo linhas de alta e baixa tensão) e de iluminação do Sistema Rodoviário, conforme previsto no PER”.

Existem, no entanto, pontos de alta tensão que – mesmo que ligados à funcionalidade da rodovia – são de propriedade de concessionárias de energia. Nestes casos, não é permitido que terceiros realizem sua manutenção.

Nesse sentido, entendemos que, nos pontos de alta tensão cuja manutenção seja incumbência exclusiva da companhia de energia, a Concessionária não será obrigada a adotar as ações de conservação previstas no item 3.3.8 do PER.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

44. PER BASE, item 3.3.8

Solicitamos a disponibilização de relação de todos os pontos de alta tensão ligados à funcionalidade do Sistema Rodoviário, cuja propriedade seja detida por concessionária de energia. Adicionalmente, solicitamos a disponibilização de relação de todos os pontos de alta tensão sob responsabilidade da Concessionária.

Respostas: A título informativo, o cadastro dos sistemas elétricos e de iluminação foi disponibilizado no "Volume 2 - Tomo I - Cadastro", em seu anexo "1.1.14". Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

45. PER BASE, item 3.3.8 – Parâmetros de Desempenho

Com relação ao item 2 do Parâmetro de Desempenho relativo a Sistemas Elétricos e de Iluminação, entendemos que, por “complementação dos sistemas de iluminação existentes na rodovia, conforme descrito nos procedimentos dos Trabalhos Iniciais”, entende-se: reposição de pontos danificados e / ou que impeçam o funcionamento do sistema legado.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Para atendimento ao referido parâmetro de desempenho na fase de Trabalhos Iniciais, devem ser cumpridos o escopo e procedimentos descritos no Item 3.1.8 do PER Base.

46. PER BASE, item 3.3.9

Solicitamos a disponibilização de informações acerca dos túneis mencionados no PER Base, tais como: (i) quantidade; (ii) localização; (iii) projeto; (iv) especificações, dentre outros.

Respostas: Informa-se que não há túneis existentes presentes no lote de concessão. O regramento estabelecido no item 3.3.9 do PER Base visa reger a conservação de eventuais novos túneis

implantados pela concessionária, em decorrência do atendimento das obras de ampliação de capacidade e melhorias previstas pelo PER Anexo.

47. PER ANEXO, item 3.2.6.2.8

Entendemos que o prazo para implantação do SCV – Sistema de Controle de velocidade, somente será iniciado uma vez que: (i) os estudos apresentados pela Concessionária sejam aprovados pela ANTT órgão público responsável; (ii) IPEM / INMETRO tenham agendas compatíveis para o processo de aferição / homologação da infraestrutura; e (iii) seja implantada a rede de fibra óptica e disponibilizados os recursos de dados necessários ao funcionamento do SCV.

Adicionalmente, entendemos que, caso o entendimento (iii) acima não seja correto – isto é, a instalação do SCV deva ser executada antes da implantação da rede de fibra óptica –, os radares de controle de velocidade deverão funcionar sem comunicação real time / online, trabalhando exclusivamente em perfil local, até a implantação da fibra óptica e disponibilização dos recursos de dados.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto, pois o PER Base, no seu item 3.4.2.8, determina que "Os equipamentos de controle de velocidade existentes no sistema rodoviário e operados por autoridade rodoviária, de forma a permitir a sua continuidade, devem ser assumidos e mantidos em operação pela concessionária desde o início da concessão. Os equipamentos que não estiverem em condições de operação deverão ser restabelecidos ou substituídos no prazo de 60 dias.". Já o Prazo de 12 meses é o prazo máximo para operação dos novos equipamentos.

Esclarece-se que, uma vez que o prazo de implantação da rede de fibra óptica é de 36 meses, a concessionária deverá adotar modelo alternativo de coleta dos dados e imagens dos respectivos radares até sua conexão com a rede de fibra óptica.

48. PER ANEXO, item 3.2.6.7.1

Solicitamos a disponibilização de informações acerca da rede de fibra óptica existente no Sistema Rodoviário, incluindo: (i) projeto as built; (ii) condições atuais; e (iii) disponibilidade de uso.

Respostas: As Proponentes poderão vistoriar o Sistema Rodoviário objeto da licitação, em visitas técnicas previamente agendadas diretamente junto ao DNIT, ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná ou à concessionária atual e, com isso, conseguir avaliar o estado dos ativos e considerar na elaboração da proposta. Esclarece-se que, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

49. PER BASE, item 3.4.2.7

Com relação aos Parâmetros Técnicos do Sistema de Detecção de Altura, o PER Base indica que "O Sistema deverá acionar alarme no SGO para alertar o operador do CCO e possibilitar o monitoramento do percurso pelo CFTV e adoção de providencias".

Entendemos que o alarme será acionado no Posto de Pesagem Fixo, de modo que o veículo com excesso de altura identificado quando da passagem pelo WIM (que antecede o Posto de Pesagem Fixo) seja direcionado ao pátio, local onde poderá passar por verificação e receber instruções quanto ao risco do perfil de excesso frente as características de OAE do trecho sequencial a sua viagem. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A Concessionária deverá desenvolver seu modelo operacional de forma a cumprir os parâmetros técnicos e operacionais dispostos no PER.

50. PER BASE, item 3.4.5.1

Como Parâmetro Técnico relativo às Praças de Pedágio, o PER Base indica: “As praças de pedágio deverão contar com pista adicional de, no mínimo, 10 metros de largura, com altura livre, destinada à passagem de veículos especiais em cada sentido de tráfego”.

Entendemos que as pistas adicionais mencionadas no PER Base dizem respeito a pistas “extralargas”, destinadas à passagem de cargas especiais. Para implantação de tais pistas, a Concessionária deverá considerar em seus estudos, para além das dimensões indicadas no PER Base, laços indutivos ou sensores óticos para registro dos eixos, bem como a instalação de uma câmera para registro panorâmico do veículo.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Trata-se de pista destinada a passagem de veículos com cargas excepcionais em peso e dimensões, nos dois sentidos de tráfego e também deve ser monitorada/controlada por equipamentos.

51. PER BASE, item 3.4.5.1

Como Parâmetro Técnico relativo às Praças de Pedágio, o PER Base indica: “Toda a operação das praças de pedágio deverá ser permanentemente acompanhada por câmeras de vídeo (independentemente do sistema de CFTV), com recursos de gravação, em todas as pistas e em todas as cabines (áudio / vídeo). Deverão também ser previstas câmeras que permitem a visualização da sinalização horizontal das filas máximas de 200 e 400 metros”. Entendemos que – como forma de compatibilizar este Parâmetro Técnico com as práticas mais atuais e eficazes em concessões rodoviárias – o requisito indicado acima deve ser interpretado da seguinte forma: “Toda a operação das praças de pedágio deverá ser permanentemente acompanhada por câmeras de vídeo (independentemente do sistema de CFTV), com recursos de gravação, de forma panorâmica que permita visualização da operação de pedágio. Deverão também ser previstas câmeras que permitem a visualização da sinalização horizontal das filas máximas de 200 e 400 metros. Todos os registros de passagens devem contemplar: registro fotográfico dos eixos, placa do veículo e dados dos sensores”. Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. O monitoramento das praças de pedágio deve permitir a visualização de toda a sua operação, com registros de todas as faixas de cobrança, além de câmeras que permitam a visualização da sinalização horizontal das filas máximas de 200 e 400 metros, e cabines, nos termos do PER.

52. PER BASE, item 3.4.5.1

Como Parâmetro Técnico relativo às Praças de Pedágio, o PER Base indica: “As informações deverão ser disponibilizadas em tempo real para acesso da ANTT”.

Ocorre, contudo, que a disponibilização em tempo real de todos os dados de imagens e vídeos em Praças de Pedágio previstos no PER, somados às demais exigências similares indicadas nas outras frentes tecnológicas (CFTV, CCO, PGF etc.) são incompatíveis com as ofertas existentes de qualidade de dados, por parte das companhias do setor de telecomunicações.

À luz deste limitante, entendemos que, para as exigências de disponibilização de vídeos capturados pelas câmeras instaladas no Sistema Rodoviário, a Concessionária deverá adotar sistema rotativo de envio, por meio da qual – de forma aleatória ou definida pela ANTT – sejam enviados pacotes de imagens à Agência relativos a apenas 5 (cinco) câmeras, alternando-se com as demais instaladas no Sistema Rodoviário.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Deve ser atendido pela Concessionária o previsto no PER que determina que “As informações deverão ser disponibilizadas em tempo real para acesso da ANTT”.

53. PER BASE, item 3.4.5.1

Como Parâmetro Técnico relativo às Praças de Pedágio, o PER Base indica: “Filas máximas nas praças de pedágio, limitadas a 200 metros de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento. Para aferição deste parâmetro será analisado, durante 15 minutos, se as filas ficam permanentemente maiores do que o patamar estipulado de 200 metros, caracterizando, desta maneira, infração”.

Entendemos que, para fiscalização de cumprimento do Parâmetro Técnico indicado acima, a ANTT levará em conta (i) o perfil de veículo que antecede a entrada da Praça de Pedágio (por exemplo, veículo de cargas especiais, com excesso de peso, lentos etc.); bem como (ii) eventos anormais que ensejam o fechamento de rodovia nas proximidades da Praça de Pedágio.

Isto porque, no primeiro caso, veículos mais lentos ou com excesso de peso poderão represar o trânsito na Praça de Pedágio. Dessa forma, o excesso de veículos nas cabines ocorrerá exclusivamente em razão deste evento, não sendo possível atribuir qualquer responsabilidade à Concessionária – diante de sua imprevisibilidade.

Já no segundo caso, o excesso de veículos represados é sanável, de maneira imediata, com a liberação do tráfego, não tendo correlação com qualquer atuação preventiva da Concessionária para melhora do fluxo de veículo nas Praças de Pedágio.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto, sendo que para o pedido de esclarecimento "(i)", esclarece-se que para as Cargas Especiais com dimensões/peso excepcionais o PER determina a implantação de pista extralarga exatamente para não impactar nas filas de pedágio. Para que esta pista seja utilizada de forma eficaz, a concessionária deverá implantar sinalização de orientação e elaborar seus procedimentos operacionais para garantir o correto uso desta pista dedicada. Adicionalmente, a concessionária deverá realizar o monitoramento do avanço destas cargas na rodovia, para que, nos casos excepcionais em que a liberação do tráfego possa ocorrer somente na entrada da praça de pedágio, se realize operação especial visando o atendimento aos parâmetros estabelecidos.

Em relação ao pedido de esclarecimento "(ii)", esclarece-se que os eventos anormais que ensejam o fechamento de rodovia nas proximidades da Praça de Pedágio devem ser demonstrados para a fiscalização, que avaliará se estes períodos poderão ser desconsiderados.

54. PER BASE, item 3.4.5.1

Como Parâmetro Técnico relativo às Praças de Pedágio, o PER Base indica: “Os sistemas de arrecadação do pedágio contemplarão três modalidades, ambas com condições de identificar eixos com rodagem dupla e eixos suspensos de qualquer veículo:

- a) Sem parada de veículos: cobrança automática;
- b) Com parada de veículos: semiautomática;
- e c) Com parada de veículos: cobrança manual”.

Entendemos que, com relação ao sistema de cobrança automática de tarifa de pedágio, será adotado o padrão atual do mercado. Isto é, sua interoperabilidade com os demais sistemas da Concessionária será de responsabilidade das AMAPs – as quais disponibilizam a TAG a seus clientes -, e não da Concessionária.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Trata-se de uma relação comercial entre as AMAPs e Concessionária. O modelo a ser seguido encontra-se disciplinado pela ANTT para as concessões federais, por meio da Resolução nº 4.281, de 17/02/2014 e suas atualizações.

55. PER BASE, item 3.4.5.2

Como Parâmetro Técnico relativo ao Sistema de Livre Passagem (Free Flow), o PER Base indica: “O Sistema de Arrecadação deverá estar integrado com o CNSO da ANTT com acesso direto (sem passar pelo SGO), transmissão dos dados em tempo real, referente ao fluxo de veículo dentro do Sistema de Livre Passagem (Free Flow) devendo transmitir informações por pórtico, por pista, por modalidade de cobrança, por eixo, por veículo”.

Entendemos que a integração do Sistema de Arrecadação na modalidade Free Flow com CNSO da ANTT se dará por meio de implantação de mecanismo equivalente ao Sistema de Monitoramento de Informações de Pedágio (MIP) do Estado de São Paulo. Ou seja, a Concessionária deverá contratar uma empresa especializada – habilitada / credenciada pela ANTT – para operacionalização do módulo de fiscalização e acompanhamento do Sistema de Arrecadação.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não está prevista a implantação do Sistema de Livre Passagem (Free Flow), conforme item 3.2.6.5.2, na Tabela 135, do PER Anexo.

56. PER BASE, item 3.4.4.1

Dentre os Parâmetros de Desempenho relativo aos Sistemas de Comunicação, prevê-se o seguinte: “A soma de indisponibilidade dos elementos que compõe o Sistema de Comunicação não poderá ser superior a 24 horas por mês”.

Entendemos que, na aferição do Parâmetro de Desempenho destacado acima, a ANTT desconsiderará eventuais interrupções ou interferências no Sistema de Comunicação, que afetem suas funcionalidades diretas ou acessórias, causadas por: furtos, vandalismo, acidentes, rompimento devido a ação de terceiros, dentre outros.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Para verificação dos parâmetros de desempenho dos sistemas operacionais serão considerados os conceitos e valores de disponibilidade dos equipamentos e performance do sistema descritos no item 3.4.12 - Disponibilidade de Equipamentos e Sistemas. Dentre as situações que devem ser expurgadas dos

tempos de indisponibilidade, tem-se "caso fortuito ou força maior, conforme definição e condições constantes no Contrato".

57. PER BASE, item 3.4.4.5

O PER Base prevê, dentre as obrigações referentes a Sistemas de Comunicação, que a Concessionária:

(i) deverá instalar unidades móveis de radiocomunicação em seus veículos operacionais, bem como nos veículos da PRF, BPRV e ANTT, na forma de equipamentos portáteis, Tipo HT, com alcance mínimo de 3 km; (ii) deverá instalar estações fixas de radiocomunicação nas praças de pedágio, postos de pesagem fixos, BSOs do SAU, no CCO, nas UOPs, Delegacias da PRF e do BPRV e nos Escritórios de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária (ESROD) da ANTT.

Para correto dimensionamento de tais obrigações por parte das Proponentes, solicitamos que sejam disponibilizadas informações referentes: (a) aos sistemas de radiocomunicação atualmente utilizados pela PRF, BPRV e ANTT; bem como (b) quantidades exatas de veículos e instalações destes órgãos.

Respostas: Esclarece-se, sobre o item "a", que os equipamentos utilizados para o sistema de radiocomunicação deverão atender aos parâmetros técnicos expressos no item 3.4.4.5 do PER Base, não sendo necessário uma especificação de tecnologia ou modelo adotado.

Em relação ao item "b", as quantidades de veículos e instalações destes órgãos estão discriminadas na Tabela 139 do PER Anexo.

58. PER BASE, item 3.4.4.2

O PER Base indica que a Concessionária deverá compartilhar informações sobre "interdições, obras, lentidões de tráfego e outros eventos e situações relevantes que afetem o conforto ou a segurança dos usuários" nas principais plataformas de navegação por GPS utilizadas pelos Usuários.

O cumprimento de tal obrigação depende, no entanto, da anuência por parte de terceiros, notadamente, das plataformas de navegação de GPS.

Dessa forma, entendemos que a ANTT não aplicará o Desconto de Reequilíbrio ou penalidades contratuais em virtude do inadimplemento de tal obrigação, caso decorrente de recusa de compartilhamento das informações pelas plataformas de navegação de GPS. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Ressalta-se que cabe à concessionária apresentar as justificativas para a ANTT.

59. PER BASE, item 3.4.2.5

Na seção do PER Base referente a Painéis de Mensagem Variáveis – fixos, prevê-se que – após a realização de obras de ampliação de capacidade no local em que originalmente encontram-se instalados – a ANTT poderá solicitar sua reinstalação em novos locais, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro.

Entendemos, portanto, que a leitura mais adequada desta obrigação corresponde ao seguinte: (i) em trechos que serão objeto de obras de ampliação de capacidade, a Concessionária só será obrigada a instalar Painéis de Mensagem Variáveis – fixos uma vez que finalizadas as intervenções; ou (ii) caso seja obrigatória a instalação de Painéis de Mensagem Variáveis – fixos antes da

execução das obras de ampliação de capacidade, estes deverão ser implantados em locais, número e em dimensões adequados à infraestrutura concebida após a realização das obras de ampliação de capacidade.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Os PMVs fixos deverão ser instalados nos prazos definidos na Tabela 135 - Cronograma de Implantação do PER Anexo. Nos casos de ampliação de capacidade do trecho em questão, poderá haver a necessidade de readequação ao novo cenário. Sendo certo que não caberá à Concessionária nenhum pedido de reequilíbrio, conforme já explicitado no PER Base.

60. PER BASE, itens 3.4.2.5 e 3.4.12

O PER Base dispõe, em seu item 3.4.12, que o tempo máximo de indisponibilidade contínua de Painéis de Mensagem Variáveis – fixos será: (i) de 48 horas, para Trecho Operacional Crítico; e (ii) de 72 horas, para os demais trechos.

Entendemos que, na aferição do Parâmetro de Desempenho destacado acima, a ANTT desconsiderará indisponibilidades nos Painéis de Mensagem Variáveis – fixos que superem tais períodos, desde que causadas por: furtos, vandalismo, acidentes, rompimento devido a ação de terceiros, dentre outros.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Para verificação dos parâmetros de desempenho dos sistemas operacionais serão considerados os conceitos e valores de disponibilidade dos equipamentos e performance do sistema descritos no item 3.4.12 - Disponibilidade de Equipamentos e Sistemas. Dentre as situações que devem ser expurgadas dos tempos de indisponibilidade, tem-se "caso fortuito ou força maior, conforme definição e condições constantes no Contrato".

61. PER BASE, item 3.4.2.8

Com vistas ao correto dimensionamento do nível de esforço e custos relativos ao Sistema de Controle de Velocidade, solicitamos a disponibilização de informações referentes: (i) a projeção / estimativa de quantidade de infrações que serão autuadas pela Concessionária, (ii) estratégia de emissão dos autos de infração, especialmente com relação à estrutura de BackOffice a ser adotada (contemplando os eventos de geração do evento; pré-triagem; disponibilização via sistema ao Poder Concedente; retorno à Concessionária após preenchimento de informações; impressão e entrega/retorno dos autos de infração ao Poder Concedente, para postagem).

Respostas: Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante à Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Desse modo, as informações solicitadas devem ser buscadas pela própria interessada para estimativa dos esforços necessários para cumprimentos dos parâmetros do PER.

62. PER BASE, item 3.4.4.4

Como Parâmetro Técnico relativo à Função de Chamada de Emergência, o PER Base indica: “A concessionária deverá garantir ao usuário a comunicação com o CCO através do Sistema Eletrônico de Troca de Informações com o Usuário via Rede de Dados sem fio (Intranet sem fio corporativa, de uso aberto e gratuito aos usuários), com cobertura de 100% da malha viária concedida”.

Considerando que não é possível que a Concessionária garanta a comunicação do Usuário com o CCO por meio de rede de Wi-Fi, visto que seu funcionamento depende também das condições do equipamento do próprio Usuário, entendemos que esta obrigação deve ser lida da seguinte forma: “A concessionária deverá prover ao usuário (...)”.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. O PER Base só determina as obrigações da Concessionária, não sendo possível determinar obrigações aos usuários das rodovias. Contudo, para o usuário usufruir dos benefícios disponibilizados, também deverá atender a alguns requisitos, neste caso, ter um equipamento compatível com a tecnologia disponível, o que não é obrigação da concessionária.

63. PER BASE, item 3.4.6.1

Como Parâmetro Técnico relativo aos Postos de Pesagem Existentes, o PER Base indica: “Implantação do Posto fixo com o sistema de pesagem dinâmica em baixa velocidade (WIM) e com a seleção dos veículos feita pelo Sistema de pesagem dinâmica em alta velocidade com sensores embutidos no pavimento (HSWIM)”.

Com vistas ao correto dimensionamento do nível de esforço e custos relativos a tal obrigação pelas Proponentes, solicitamos informações acerca da metodologia (por exemplo, COST 323) e nível de precisão na aferição do Peso Bruto Total (PBT) e eixos.

Respostas: Esclarece-se que o PER Base determina que a Concessionária deverá implantar os sistemas de pesagem e obter a certificação do INMETRO para operação, portanto deve seguir as normas e legislações vigentes.

64. PER BASE, item 3.4.6.1

Como Parâmetro Técnico relativo aos Postos de Pesagem Existentes, o PER Base indica: “A Concessionária deverá instalar todos os recursos necessários para implementação de um sistema de autuação remota por parte da ANTT”.

Entendemos que tal obrigação será cumprida por meio de (i) disponibilização de link de dados a sites localizados fora da Sistema Rodoviário; e (ii) disponibilização em monitores de 21” (até três por estação e no máximo três estações) mouse, teclado, softwares pertinentes e computador.

Nessas estações, será possível visualizar de forma rotativa os CFTV’s e meta dados das pesagens.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A operação remota dos postos de pesagem está amparada na Resolução CONTRAN nº 902/2022 e na Resolução ANTT nº 5379/2017. Desta forma, a implementação do sistema deve atender as resoluções citadas, ou legislações que venham a substituí-las, e disponibilizar os dados, imagens, áudios, etc. nos CGOF e CNSO.

65. PER BASE, item 3.4.6.2

Dentre os Parâmetros de Desempenho relativos aos Postos de Pesagem Novos, encontra-se previsto no PER Base que “Qualquer posto de pesagem fixo não deverá sofrer paralisação superior a 120 horas por ano, exceto se por determinação da ANTT”.

Entendemos que a ANTT não aplicará penalidades contratuais ou Desconto de Reequilíbrio, caso a paralisação dos Postos de Pesagem para além de 120 horas ao ano seja decorrente de atos de terceiros (por exemplo, da PRF), caso fortuito / força maior, ou demais eventos alheios ao controle da Concessionária.

Deste modo, o Parâmetro de Desempenho deve ser entendido da seguinte forma: “Qualquer posto de pesagem fixo não deverá sofrer paralisação superior a 120 horas por ano, exceto se por determinação da ANTT, atos de terceiros (por exemplo, da PRF), caso fortuito / força maior, ou demais eventos alheios ao controle da Concessionária”

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Para verificação dos parâmetros de desempenho dos sistemas operacionais serão considerados os conceitos e valores de disponibilidade dos equipamentos e performance do sistema descritos no item 3.4.12 - Disponibilidade de Equipamentos e Sistemas. Dentre as situações que devem ser expurgadas dos tempos de indisponibilidade, tem-se "caso fortuito ou força maior, conforme definição e condições constantes no Contrato".

66. PER BASE, item 3.4.7.1

O PER Base indica que a Concessionária deverá implementar um cabo de fibra óptica de 36 fibras, com objetivo de suportar a transmissão de dados para a operação da concessionária, inclusive a comunicação com a ANTT e PRF/BPRv.

Entendemos que, caso a ANTT não possua sede às margens do Sistema Rodoviário, a rede de fibra óptica indicada no PER fará comunicação de suas instalações com os centralizadores lógicos e sistemas de gerenciamento alocado nos sites da própria Concessionária, a qual proverá o link de dados de operadoras de telecomunicações, para estabelecimento de comunicação com a ANTT. Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto

67. PER BASE, itens 3.4.7.2 e 3.4.12

O PER Base dispõe, em seu item 3.4.12, que o tempo máximo de indisponibilidade contínua do Sistema de Comunicação (Wireless) será de 24 horas.

Entendemos que, na aferição do Parâmetro de Desempenho destacado acima, a ANTT desconsiderará indisponibilidades Sistema de Comunicação (Wireless) que superem tal período, desde que causadas por: furtos, vandalismo, acidentes, rompimento devido a ação de terceiros, dentre outros.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Para verificação dos parâmetros de desempenho dos sistemas operacionais serão considerados os conceitos e valores de disponibilidade dos equipamentos e performance do sistema descritos no item 3.4.12 - Disponibilidade de Equipamentos e Sistemas. Dentre as situações que devem ser expurgadas dos

tempos de indisponibilidade, tem-se "caso fortuito ou força maior, conforme definição e condições constantes no Contrato".

68. PER BASE, item 3.4.11.2

O PER Base, em seu item 3.4.11.2, indica que a Concessionária deverá fornecer conexão de internet em banda compatível com os serviços prestados pela PRF e BPRv.

Nesse sentido, solicitamos que seja informada qual a banda de conexão de internet compatível com os serviços prestados pela PRF e BPRv.

Respostas: A Concessionária deverá avaliar a demanda utilizada pela Polícia Rodoviária Federal e Polícia Rodoviária Estadual para contratar conexão de internet compatível com a necessidade.

69. PER BASE, item 4.1

O PER Base veicula a obrigação, por parte da Concessionária, de fornecer Cadastro Inicial da Rodovia, contendo uma série de informações, tais como: dimensões e tipos de pavimento, OEA's, elementos de sinalização, terraplenos e estruturas de contenção, dentre outros. O prazo para envio do cadastro à ANTT é de 3 (três) meses, contados do início do Prazo da Concessão.

Considerando as dimensões do Sistema Rodoviário, bem como o nível de detalhamento das informações que deverão constar do Cadastro Inicial da Rodovia, o prazo de 3 (três) meses para elaboração do relatório é demasiadamente exíguo, a ponto de se tornar, essencialmente, inexecutável.

Desse modo, sugerimos que o prazo para envio do Cadastro Inicial da Rodovia seja prorrogado para 6 (seis) meses.

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os serviços de recuperação, manutenção e conservação dos sistemas elétricos e de iluminação se restringem aos relacionados à funcionalidade da rodovia. Os sistemas elétricos de terceiros existentes e localizados dentro do sistema rodoviário deverão ser objeto de Contrato Especial de Permissão de Uso firmado com o interessado que deverá estabelecer as responsabilidades de cada signatário.

70. PER BASE, itens 3.1.8 e 3.3.8

Entendemos que as obrigações previstas no PER referentes a análise, correção e manutenção dos Sistemas elétricos e de iluminação associados ao Sistema Rodoviário só serão exigíveis com relação aos elementos integrantes de tais sistemas que não estiverem sob responsabilidade ou não forem de propriedade de concessionárias de energia.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto. Os serviços de recuperação, manutenção e conservação dos sistemas elétricos e de iluminação se restringem aos relacionados à funcionalidade da rodovia. Os sistemas elétricos de terceiros existentes e localizados dentro do sistema rodoviário deverão ser objeto de Contrato Especial de Permissão de Uso firmado com o interessado que deverá estabelecer as responsabilidades de cada signatário.

71. PER BASE, itens 3.1.8 e 3.3.8

Para correto dimensionamento do nível de esforço e custos referentes às obrigações do PER atreladas a Sistemas elétricos e de iluminação pelas Proponentes, solicitamos a disponibilização

das seguintes informações: análise / levantamentos prévios que indiquem pontos com problema de funcionamento e / ou que por motivo técnico / operacional, necessitem de atuação imediata da Concessionária; e (ii) status / condições atuais da infraestrutura associada aos Sistemas elétricos e de iluminação.

Respostas: O cadastro dos sistemas elétricos e de iluminação foi disponibilizado no "Volume 2 - Tomo I - Cadastro", em seu anexo "2.1.J". Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante à Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

72. Cláusula 19.9 do Contrato

A cláusula 19.9 do Contrato prevê que a Concessionária será responsável pela “pela identificação dos usuários que evadirem as praças de pedágio em todo o Sistema Rodoviário ou que excederem a velocidade permitida na rodovia, devendo apoiar administrativamente a ANTT para a lavratura dos autos de infração”.

Considerando que a Concessionária não disporá dos meios técnicos para identificação especificamente do usuário que evadir as praças de pedágio ou exceder a velocidade permitida, entendemos que cláusula 19.9 deve ser lida da seguinte forma: “19.9 A Concessionária será responsável pela identificação dos veículos de usuários que evadirem as praças de pedágio em todo o Sistema Rodoviário ou que excederem a velocidade permitida na rodovia, devendo apoiar administrativamente a ANTT para a lavratura dos autos de infração e cobrança das multas emitidas, assumindo as seguintes obrigações:”

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

73. Cláusula 19.9.3 do Contrato

A cláusula 19.9.3 do Contrato indica que a Concessionária será responsável por arcar com os custos e providências relativas à postagem de infrações lavradas pela ANTT contra usuários do Sistema Rodoviário. Adicionalmente, indica que – nestas correspondências – a Concessionária poderá encaminhar conjuntamente a cobrança relativa aos valores de tarifa devidos pelo usuário, em caso de evasão.

Solicitamos à ANTT esclarecimento referente à operacionalização de tal obrigação, especialmente com relação: (i) ao mecanismo de envio dos autos de infração lavrados pela ANTT à Concessionária; (ii) à obtenção do endereço atrelado ao veículo do usuário infrator; (iii) à forma de cobrança da tarifa evadida, dentre outros.

Respostas: Os procedimentos serão disciplinados em regulamentação específica.

74. Cláusula 4.1.1 do Contrato

A cláusula 4.1.1 do Contrato indica que, são considerados Bens da Concessão “(ii) todos os bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário (...) b) adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária, ao longo do Prazo da Concessão, que sejam utilizados na operação e manutenção do Sistema Rodoviário”.

Entendemos que os Bens da Concessão vinculados às atividades de manutenção e conservação do Sistema Rodoviário – tais como conservação de verde, de pavimento, de sinalização, dentre outros – não constituem Bens Reversíveis.

Reforçamos que a execução das atividades de manutenção e conservação é tipicamente terceirizada pelas concessionárias do setor. Desta forma, a aquisição, para posterior reversão ao Poder Concedente, dos equipamentos vinculados a estes serviços oneraria sobremaneira o processo de devolução da Concessão.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: O entendimento está parcialmente correto. Os bens adquiridos, arrendados ou locados que integrarão o conceito de Bens Reversíveis são apenas aqueles necessários e essenciais a continuidade dos serviços relacionados à Concessão, podendo o Poder Concedente, a seu exclusivo critério, suceder a Concessionária nos respectivos contratos de arrendamento ou locação.

Assim, entende-se que não será exigido da Concessionária, na extinção da concessão, que adquira os bens que estavam a serviço da concessão por meio de arrendamento ou locação, ou seja, que não componham o patrimônio da Concessionária.

75. PER BASE, item 3.1.6

Entendemos que a implantação de cercas (Trabalhos Iniciais) e a execução periódica de aceiro deverá ser realizada em toda a extensão do Sistema Rodoviário, excetuando-se os locais inexecutáveis, conforme abordado no item 8.4 do Manual de Fiscalização de Rodovias Federais Concedidas da ANTT, tais como: áreas de mata, áreas de preservação permanente, áreas alagadas, áreas rochosas, talvegues muito íngremes, áreas urbanas, área de marginais e vias que passem pelo limite da faixa de domínio, áreas com ocupações irregulares etc.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Sim, o entendimento está correto, considerando que a execução periódica de aceiros é dispensável em áreas inexecutáveis, conforme abordado no item 8.4 do Manual de Fiscalização de Rodovias Federais Concedidas da ANTT.

76. PER BASE, item 3.1.6

Considerando que (i) na fase de Trabalhos Iniciais, há exigência de remoção de árvores; (ii) é necessário obter Autorização de Supressão de Vegetação (ASV) para supressão de árvores nativas; e (iii) a obtenção das ASV demanda tempo que poderá comprometer o atendimento dos prazos para finalização das metas de Trabalhos Iniciais, entendemos que o prazo de 9 meses, estabelecido para cumprimento de determinados parâmetros de desempenho da fase de Trabalhos Iniciais, será iniciado a partir da obtenção das respectivas licenças ASV.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. O prazo está estabelecido a partir do início do contrato.

77. PER BASE, item 3.3.6

Entendemos que a execução de aceiro, cujo objetivo é evitar propagação de incêndios no período da seca, deverá ser realizada uma vez ao ano, após o período chuvoso.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. A periodicidade da execução do aceiro deverá ser definida de modo a atender aos parâmetros de desempenho definidos no PER Base.

78. PER BASE, item 3.2.6.6

Considerando que a Tabela 135 do PER Anexo (Cronograma de Implantação Operacional) apresenta erro material, solicitamos o esclarecimento acerca do prazo de início de operação do Sistema de Pesagem Existente: se no primeiro mês (1M) ou no décimo segundo mês (12M).

Respostas: Sobre os prazos para operação dos postos de pesagem, esclarece-se que com o objetivo de dar continuidade à operação de pesagem, o PER determina a operação dentro do prazo de 1 mês para os postos de pesagem existentes no sistema rodoviário regularmente aferidos e operados por autoridade rodoviária. Contudo, para os equipamentos e sistemas que não estiverem em condições de operação, os mesmos deverão ser reestabelecidos no prazo de 180 dias, conforme item 3.4.6.1 do PER Base. Para os Postos de Pesagem existentes nos quais serão necessárias intervenções de maior complexidade, como obras civis, é concedido o prazo máximo de 12 meses, conforme Tabela 135 do PER Anexo.

79. PER ANEXO, Apêndice D

Dos quatro Postos de Pesagem localizados no Lote 01, três não apresentam as estruturas/dimensões típicas de operação de um Posto de Pesagem Fixa (um deles, inclusive, está extremamente próximo à praça de pesagem de São Luís do Purunã, o que poderá impactar a operação do posto e a implantação do HSWIM, por exemplo).

Portanto, estes três Postos de Pesagem Fixa ensejarão que a Concessionária realize estudos operacionais e de engenharia mais detalhados, para que seja possível avaliar, inclusive, o deslocamento da estrutura (diante do impacto em projetos, desapropriações, licenças etc.).

Dessa forma, entendemos que – para início da operação destes três Postos de Pesagem Fixa – será considerado o cronograma de implantação de 'Postos de Pesagem Novos', de 24 (vinte e quatro) meses.

Nosso entendimento está correto?

Respostas: Não, o entendimento não está correto. Entretanto, caso a concessionária justifique e obtenha aprovação da ANTT sobre a impossibilidade de adequação dos referidos postos de pesagem existentes aos parâmetros exigidos no item 3.4.6. do PER Base e a necessidade de implantação de postos de pesagem novos, o prazo será de 24 meses.

80. PER BASE, item 3.4.3.5

Em relação ao Serviço de Atendimento e Demais Incidentes, o PER Base indica que a Concessionária deverá utilizar “Mini pá-carregadeira ou equivalentes e similares, para atividades operacionais”.

Para correto dimensionamento do nível de esforço e custos desta obrigação pelas Proponentes, solicitamos que seja informado o quantitativo mínimo de mini pá-carregadeiras – ou equivalentes e similares – para cumprimento do Parâmetro Técnico.

Respostas: Esclarece-se que conforme cláusula 2.5.1 do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. Desse modo, a compra de equipamentos indicada não poderá ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, cabendo à concessionária avaliar em detalhes o quantitativo necessário para atendimento dos parâmetros do PER.

Protocolo 50500.233789/2023-15

Recebido em 31 de julho de 2023 – 14:56:00

1. Parte I e III; Parte IV itens 2.1 ao 2.10

Porque o Edital de concessão n.º 02/2023 da Rodovia Federal, não contempla a decisão judicial proferida nos autos n. 5024199-52.2010.4.04.7000 e 2007.70.00.027159-4/PR, pela manutenção da isenção de tarifa os moradores da região domiciliados após a futura praça do pedágio, LOCALIZADO NO KM 60,5, DA RODOVIA BR-277.

Respostas: A ação judicial 5024199-52.2010.4.04.7000 e 2007.70.00.027159-4/PR consistem em ações civis públicas propostas pelo Ministério Público Federal originalmente em face da União e da Concessionária Ecovia Caminho do Mar S/A, sem correlação com o Edital de Concessão n.º 02/2023. Ressalta-se que, além da situação fática ser diversa, a sentença faz coisa julgada apenas às partes relacionadas nos processos, não prejudicando terceiros (art. 506, CPC/15)

2. Parte I e III; Parte IV itens 2.1 ao 2.10

Qual a providência que a ANTT terá para manutenção da decisão judicial nos autos n. 5024199-52.2010.4.04.7000 e 2007.70.00.027159 -4/PR, resguardando a isenção de tarifa aos moradores domiciliados na região após a contratação através do processo licitatório da futura praça do pedágio LOCALIZADO NO KM 60,5, DA RODOVIA BR-277?

Respostas: A ação judicial 5024199-52.2010.4.04.7000 e 2007.70.00.027159-4/PR consistem em ações civis públicas propostas pelo Ministério Público Federal originalmente em face da União e da Concessionária Ecovia Caminho do Mar S/A, sem correlação com o Edital de Concessão n.º 02/2023. Ressalta-se que, além da situação fática ser diversa, a sentença faz coisa julgada apenas às partes relacionadas nos processos, não prejudicando terceiros (art. 506, CPC/15)

3. Parte I e III; Parte IV itens 2.1 ao 2.10

Por que não implantar ou transferir a praça de pedágio após o limite de municípios de São José dos Pinhais até o limite do município de Morretes, pois na rodovia do km 40 ao km 49 da BR 277, INEXISTEM moradores lindeiros, logo não causariam qualquer tipo de transtorno aos moradores dos referidos bairros?

Respostas: Não se trata de pedido de esclarecimento ao edital, mas sim pedido de alteração do projeto. Todavia, informa-se que as localizações das Praças de Pedágio foram determinadas e analisadas a partir de simulações e estudos de sensibilidade, observando os impactos relevantes pela alteração do seu posicionamento, apresentado no Estudo de Tráfego. Portanto, não é possível

sua realocação. Aos usuários frequentes que trafeguem por percurso que percorra as praças referenciadas no pedido de esclarecimento, é garantido o DUF, nos termos do Contrato de Concessão.

Protocolo 50500.233810/2023-82

Recebido em 31 de julho de 2023 – 17:55:04

1. Estudo de Tráfego (Tomo I)

Existe alguma versão do Estudo de Tráfego da concessão PR Vias – Lote 2, que não foi disponibilizada no sítio oficial da ANTT, e que prevê, nos seus levantamentos de campo, modelo, projeções e cenários futuros, a implementação da cobrança de pedágio por meio do sistema de livre passagem, de que dispõe a Lei nº 14.157/2021?

Respostas: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital. Informa-se que todos os estudos de tráfego, com caráter referencial e não vinculante, foram disponibilizados no site da ANTT nas fases de Audiência Pública e publicação de Edital. Adicionalmente, informamos que foi considerado nos estudos o impacto do Desconto de Usuário Frequente (DUF) e o desconto disponibilizado para o veículo que utilizar a Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI).

2. Estudo de Tráfego (Tomo I)

Em caso positivo para o pedido de esclarecimento anterior, considerando-se as seguintes assertivas abaixo, como tal estudo aborda o sistema de cobrança de livre passagem?

- A) Complementar ao modelo de praças de pedágio convencionais (receita meramente acessória);
- B) Híbrido/compartilhado com o modelo de pedagiamento convencional (receita compartilhada entre ambos os sistemas); ou
- C) Integral (cobrança 100% via free flow, sem as praças de pedágio convencionais)?

Respostas: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital. Informa-se que todos os estudos de tráfego, com caráter referencial e não vinculante, foram disponibilizados no site da ANTT nas fases de Audiência Pública e publicação de Edital. Adicionalmente, informamos que foi considerado nos estudos o impacto do Desconto de Usuário Frequente (DUF) e o desconto disponibilizado para o veículo que utilizar a Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI).

3. Estudo de Tráfego (Tomo I)

Se não existe alguma versão do Estudo de Tráfego da concessão PR Vias – Lote 2, que não foi disponibilizada no sítio oficial da ANTT, e que prevê, nos seus levantamentos de campo, modelo, projeções e cenários futuros, a implementação da cobrança de pedágio por meio do sistema de livre passagem, de que dispõe a Lei nº 14.157/2021, como o Poder Concedente pretende compatibilizar o projeto de concessão às disposições da Lei nº 14.157/2021, da Resolução Contran nº 984/2022 e do Plano de Trabalho do Convênio de Delegação nº 2/2023, firmado entre o Governo do Estado do Paraná e a União, por meio do Ministério dos Transportes (mais precisamente, o estabelecido no item 9-III desse documento), no que tange à cobrança de pedágio por sistema de fluxo livre, que garante maior eficiência do serviço concedido e modicidade tarifária?

Respostas: Informa-se que todos os estudos de tráfego, com caráter referencial e não vinculante, foram disponibilizados no site da ANTT nas fases de Audiência Pública e publicação de Edital. Adicionalmente, informamos que foram consideradas outras medidas que contribuem para a maior eficiência do serviço concedido e modicidade tarifária, tais como: Desconto de Usuário Freqüente (DUF) e o desconto disponibilizado para o veículo que utilizar a Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI). A Lei nº 14.157/2021 é um instrumento de regulamentação do Sistema de Livre Passagem (free-flow) e não impõe obrigatoriedade na implantação em rodovias concedidas. Caso, ao longo da vigência do contrato, haja uma migração para o modelo de fluxo livre, a subcláusula 22.2.16 da minuta de Contrato estabelece que são de responsabilidade do Poder Concedente os impactos positivos ou negativos decorrentes da implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow, ou outro que venha a existir, inclusive o comprovado aumento de receita e de evasão decorrente da implantação desta modalidade.

4. Estudo de Tráfego (Tomo I)

Onde se encontram os levantamentos de campo, as projeções e os cenários futuros desenvolvidos para o projeto da concessão rodoviária, tendo em vista a implementação da cobrança de pedágio por meio do sistema de livre passagem, de que dispõe a Lei nº 14.157/2021?

Respostas: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital. A Lei nº 14.157/2021 é um instrumento de regulamentação do Sistema de Livre Passagem (free-flow) e não impõe obrigatoriedade na implantação em rodovias concedidas.

5. Contrato e PER

Há cronograma, em contrato e PER, estabelecendo prazo de início da execução, conclusão e entrega definitiva do Sistema de Livre Passagem – Free Flow, para funcionamento e operação na malha rodoviária a ser concedida?

Respostas: De acordo com o item 3.2.6 - "Frente de serviços operacionais" - item "A. Cronograma de Implantação Operacional", o tópico "Sistema de Livre Passagem – Free Flow" é NA - Não Aplicável ao projeto.

6. Contrato e PER

Há cronograma estabelecendo prazo de início da execução, conclusão e implantação definitiva do Sistema de Iluminação Inteligente previsto no PER Base?

Respostas: De acordo com a Tabela 135 – Cronograma de Implantação Operacional, do PER Anexo, não está prevista a implantação de Sistema de Iluminação Inteligente. O regramento relacionado ao referido sistema, estabelecido no PER Base, visa delimitar a atuação da concessionária no caso de necessidade de implantação dessa solução ao longo de todo o período de concessão, para atendimento das obrigações contidas no contrato e no PER.

7. Contrato e PER

Há cronograma estabelecendo prazo de início da execução, conclusão e entrega definitiva do Sistema de Controle Dinâmico de Velocidade?

Respostas: Esclarece-se o "Sistema de Controle Dinâmico de Velocidade (SCDV)" consta no "Cronograma de Implantação Operacional" como NA (não é aplicável), portanto não está prevista sua implantação - conforme item 3.2.6.2.9 da Tabela 135 do PER Anexo.

8. Contrato e PER

Há cronograma estabelecendo prazo de início da execução, conclusão e entrega definitiva do Sistema de Reversão de Faixas de Rolamento com base nos parâmetros técnicos estabelecidos no PER?

Respostas: De acordo com a Tabela 135 – Cronograma de Implantação Operacional, do PER Anexo, não está prevista a implantação de Sistema de Reversão de Faixas de Rolamento. O regramento relacionado a faixas reversíveis, estabelecido no PER Base, visa delimitar a atuação da concessionária no caso de necessidade de implantação dessa solução ao longo de todo o período de concessão, para atendimento das obrigações contidas no contrato e no PER.

9. Contrato e PER

Há cronograma estabelecendo prazo de início da execução, conclusão e entrega definitiva do Sistema de Operação e Segurança de Túnel?

Respostas: Informa-se que não há túneis existentes presentes no lote de concessão. O regramento relacionado a túneis, estabelecido no PER Base, visa delimitar a atuação da concessionária no caso de necessidade de implantação de túnel ao longo de todo o período de concessão, para atendimento das obrigações contidas no contrato e no PER.

10. Contrato e PER

Há previsão de penalidade cabível e os valores das multas e suas bases de cálculo para o não atendimento dos parâmetros de desempenho previstos no item Sistema de Gerenciamento de tráfego por meio de Livre Passagem – Free Flow?

Respostas: Não está prevista a implantação do Sistema de Livre Passagem (Free Flow), conforme item 3.2.6.5.2 do PER Anexo

11. Edital, Contrato e PER

Onde se encontram, em Edital, Minuta de Contrato ou PER, os parâmetros e diretrizes estabelecidas pela Resolução Contran nº 984, de 15 de dezembro de 2022, que dispõe sobre a implementação do sistema de livre passagem (free flow) em rodovias, e, ainda, sobre os meios técnicos a serem utilizados para garantir a identificação dos veículos que transitem por essas vias, que regulamentou a Le nº 14.157, de 1º de junho de 2021?

Respostas: Não está prevista a implantação do Sistema de Livre Passagem (Free Flow), conforme item 3.2.6.5.2 do PER Anexo

12. Edital, Contrato e PER

Onde se encontra, em Edital, Minuta de Contrato ou PER, o direito assegurado ao usuário de efetuar o pagamento da tarifa de pedágio em momento posterior ao trânsito na via pedagiada, na

forma prevista no art. 7º da Resolução Contran nº 984, de 15 de dezembro de 2022, que regulamentou a Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021?

Respostas: Esclarece-se que a Lei nº 14.157/2021 regulamenta a cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem, porém, não determina o uso do Sistema em todas as rodovias concedidas. A decisão acontece pelo Poder Público, no decorrer do desenvolvimento dos estudos, e leva em conta seus benefícios para os usuários, a maturidade da tecnologia e do ambiente normativo.

13. Edital, Contrato e PER

Onde se encontra, em Edital, Minuta de Contrato ou PER, o direito assegurado ao usuário de efetuar o pagamento da tarifa de pedágio por meio de sistema de auto pagamento, na forma prevista no art. 7º da Resolução Contran nº 984, de 15 de dezembro de 2022, que regulamentou a Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021?

Respostas: Esclarece-se que a Lei nº 14.157/2021 regulamenta a cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem, porém, não determina o uso do Sistema em todas as rodovias concedidas. A decisão acontece pelo Poder Público, no decorrer do desenvolvimento dos estudos, e leva em conta seus benefícios para os usuários, a maturidade da tecnologia e do ambiente normativo.

14. PER

Qual a razão e finalidade de previsão, no item 3.4.5.2 do PER BASE, da utilização de etiqueta eletrônica ou equipamento detector de sinal de rádio, emitido por dispositivo instalado no veículo ou outros dispositivos com resultados semelhantes, uma vez que a Resolução Contran nº 984, de 15 de dezembro de 2022, que regulamentou a Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, em seu art. 6º determina que a identificação de veículos que transitem por rodovias ou vias urbanas equipadas com sistema de free flow será realizada por meio de tecnologia OCR?

Respostas: Entende-se que o questionamento encaminhado não constitui pedido de esclarecimento quanto à interpretação a ser dada ao regimento contratual estabelecido, e sim propostas de aprimoramentos regulatórios ao contrato de concessão que se tornam intempestivas, considerando o Edital já publicado e as etapas prévias percorridas de participação e controle social sobre o objeto do projeto.

15. Contrato e PER

Há previsão de penalidade cabível, e os valores das multas e suas bases de cálculo, para o caso de não implementação e início de operação dos pontos de parada e descanso para os motoristas profissionais do transporte rodoviário?

Respostas: A minuta do Contrato especifica, na cláusula 21.2, os valores de multas aplicáveis em caso de descumprimentos de obrigações contratuais. Para os casos não regulamentados no Contrato de Concessão, deve ser observada a Resolução ANTT nº 4.071, de 3 de abril de 2013, que regulamenta as infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida.

16. Contrato e PER

Há previsão de penalidade cabível e os valores das multas e suas bases de cálculo para o não atendimento dos parâmetros de desempenho previstos no item Sistema de Controle Dinâmico de Velocidade?

Respostas: A minuta do Contrato especifica, na cláusula 21.2, os valores de multas aplicáveis em caso de descumprimentos de obrigações contratuais. Para os casos não regulamentados no Contrato de Concessão, deve ser observada a Resolução ANTT nº 4.071, de 3 de abril de 2013, que regulamenta as infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida.

17. Contrato e PER

Há previsão de penalidade cabível e os valores das multas e suas bases de cálculo para o não atendimento dos parâmetros de desempenho previstos no item Sistema de Reversão de Faixas de Rolamento?

Respostas: A minuta do Contrato especifica, na cláusula 21.2, os valores de multas aplicáveis em caso de descumprimentos de obrigações contratuais. Para os casos não regulamentados no Contrato de Concessão, deve ser observada a Resolução ANTT nº 4.071, de 3 de abril de 2013, que regulamenta as infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida.

18. Contrato

Qual o prazo contratualmente previsto para resposta a pedido de restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro?

Respostas: Os prazos e procedimentos relacionados à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro são aqueles definidos no Contrato de Concessão e na regulamentação vigente. Sobre o assunto, destaca-se a Resolução ANTT nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que estabelece os procedimentos a serem observados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias. Destaca-se que a ANTT poderá, dentro de sua autonomia, editar novos regulamentos e/ou rever os normativos que afetam o setor regulado, observados os ritos de participação e controle social aplicáveis. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto na subcláusula 1.2.5 da minuta de Contrato, no caso de divergência entre o Contrato e a regulamentação da ANTT, prevalecerá o disposto no Contrato, exceto no caso de regras estritamente procedimentais, em que prevalecerá a regulamentação vigente.

19. Contrato e PER

Onde se encontram os estudos técnicos preliminares inerentes aos pontos de parada e descanso para os motoristas profissionais do transporte rodoviário previsto em PER?

Respostas: Esclarece-se que, conforme cláusula 2.5.1. do Edital, os estudos elaborados pelo Poder Concedente não apresentam qualquer caráter vinculativo perante a Concessionária, sendo meramente referencial. Além disso, conforme cláusula 2.6 do Edital, os interessados são

responsáveis por analisar diretamente as condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

20. Contrato e PER

Há alguma outra modalidade de sistema de arrecadação de tarifa previsto no PER, além daqueles referentes às cobranças automática, semiautomática e manual de pedágio?

Respostas: O sistema de arrecadação será o previsto no PER, no item 3.4.5.1, Praças de Pedágio, que são: cobrança automática, semiautomática e cobrança manual.

21. Contrato e PER

O Desconto fixo de 5% (cinco por cento) sobre os valores da Tarifa de Pedágio, denominado Desconto Básico de Tarifa, será assegurado exclusivamente para pagamento na modalidade de sistema de arrecadação denominada “cobrança automática”?

Respostas: Sim, o entendimento está correto conforme consta da subcláusula 19.3.6.

22. Contrato e PER

O Desconto de Usuário Freqüente será assegurado exclusivamente para pagamento na modalidade de sistema de arrecadação denominada “cobrança automática”?

Respostas: Nos termos da subcláusula 19.5.1, a Concessionária deverá assegurar, durante todo o Prazo da Concessão, a aplicação do Desconto do Usuário Freqüente, restrita aos usuários que disponham de Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI) e trafeguem em veículos das categorias 1, 3 e 5, consoante indicado na tabela de Multiplicadores de Tarifa, de acordo com a quantidade de passagens realizadas em uma mesma praça de pedágio, no mesmo sentido de fluxo e dentro de um mesmo mês calendário, observadas as demais regras previstas no Anexo 12.

23. Contrato e PER

O concessionário terá a obrigação contratual de disponibilizar aos usuários a operação simultaneamente e em tempo integral de sistemas de arrecadação automática, semiautomática e manual de pedágio?

Respostas: De acordo com a exigência contida no item 3.4.5 do PER, os sistemas de arrecadação do pedágio contemplarão três modalidades, todas com condições de identificar eixos com rodagem dupla e eixos suspensos de qualquer veículo:

- a) Sem parada de veículos: cobrança automática;
- b) Com parada de veículos: semiautomática; e
- c) Com parada de veículos: cobrança manual.

24. Contrato e PER

Os custos de implantação e operação dos sistemas de arrecadação manual, automática e semiautomática de pedágio serão suportados exclusivamente pelo concessionário?

Respostas: Sim, o entendimento está correto.

25. Contrato e PER

Qual sistema de cobrança eletrônica (AVI) será disponibilizado pelo Concessionário para que o usuário se beneficie do Desconto de Usuário Frequente (DUF)?

Respostas: O sistema de cobrança eletrônica (AVI) será determinado pela Concessionária.

26. Estudo técnico preliminar

Onde se encontram os estudos técnicos preliminares que justificam a concessão do Desconto de Usuário Frequente (DUF) somente aos usuários que trafegarem pelo sistema rodoviário em veículos das categorias 1, 3 e 5?

Respostas: Os estudos preliminares sobre o Desconto de Usuário Frequente encontram-se no item 5.2 do Estudo de Tráfego Tomo II disponibilizado no site da ANTT.

27. Contrato e PER

A menção ao “Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI)” utilizada no PER – Anexos, quando trata do Desconto de Usuário Frequente (DUF), e a referência a “pagamento eletrônico e identificação automática do veículo (AVI)” empregada no contrato, para tratar do Desconto Básico de Tarifa de 5% sobre os valores da Tarifa de Pedágio, referem-se ao denominado pagamento da tarifa pelo sistema de cobrança automática descrito no item 3.4.5.1 do PER?

Respostas: O entendimento está correto.

28. Contrato

Qual o prazo previsto para que a Concessionária cumpra com a obrigação contratualmente prevista na cláusula 19.10.2, que lhe impõe fornecer meios eletrônicos para a quitação da tarifa de pedágio pelos usuários que evadirem as praças de pedágio?

Respostas: Os procedimentos serão disciplinados em regulamentação específica.

29. Contrato

Há previsão de penalidade cabível, e os valores das multas e suas bases de cálculo, para o não atendimento da obrigação assumida pela Concessionária, prevista na cláusula 19.10.2 da minuta do contrato, que lhe impõe fornecer meios eletrônicos para a quitação da tarifa de pedágio pelos usuários que evadirem as praças de pedágio?

Respostas: A minuta do Contrato especifica, na cláusula 21.2, os valores de multas aplicáveis em caso de descumprimentos de obrigações contratuais. Para os casos não regulamentados no Contrato de Concessão, deve ser observada a Resolução ANTT nº 4.071, de 3 de abril de 2013, que regulamenta as infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida.

30. Contrato

Qual o prazo previsto para que a Concessionária cumpra com a obrigação contratualmente prevista na cláusula 19.10.1, que lhe impõe fornecer as informações necessárias à ANTT para o

preenchimento do auto de infração, para fins de aplicação das penalidades previstas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro)?

Respostas: Os procedimentos serão disciplinados em regulamentação específica.

31. Contrato

Há previsão de penalidade cabível, e os valores das multas e suas bases de cálculo, para o não atendimento da obrigação assumida pela Concessionária, prevista na cláusula 19.10.1 da minuta do contrato, que lhe impõe fornecer as informações necessárias à ANTT para o preenchimento do auto de infração, para fins de aplicação das penalidades previstas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro)?

Respostas: A minuta do Contrato especifica, na cláusula 21.2, os valores de multas aplicáveis em caso de descumprimentos de obrigações contratuais. Para os casos não regulamentados no Contrato de Concessão, deve ser observada a Resolução ANTT nº 4.071, de 3 de abril de 2013, que regulamenta as infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida.

32. Contrato

Qual o prazo previsto para que a Concessionária cumpra com a obrigação contratualmente prevista na cláusula 19.10.1, que lhe impõe prover sistema de apoio ao processamento de infrações que permita a integração aos sistemas da ANTT e o preenchimento e lavratura eletrônicos das infrações aplicáveis aos usuários que evadirem as praças de pedágio?

Respostas: Os procedimentos serão disciplinados em regulamentação específica.

33. Contrato

Qual o prazo previsto para que a Concessionária cumpra com a obrigação contratualmente prevista na cláusula 19.10.1, que lhe impõe prover sistema de apoio ao processamento de infrações que permita a integração aos sistemas da ANTT e o preenchimento e lavratura eletrônicos das infrações aplicáveis aos usuários que evadirem as praças de pedágio?

Respostas: Os procedimentos serão disciplinados em regulamentação específica.

34. Contrato

Onde se encontra o direito de cooperação dos usuários com o Poder Concedente no exercício da fiscalização da concessão?

Respostas: Os direitos e deveres dos usuários encontram-se previstos na cláusula 14 do Contrato. Quanto ao suporte à fiscalização, ressaltam-se os itens (iii) e (iv).

35. Edital e Contrato

Onde se encontra, em edital e contrato, o estabelecimento da utilização de sistema tarifário guardando maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado, na forma determinada pelo § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233/2001?

Respostas: Esclarece-se que a Lei nº 14.157/2021 regulamenta a cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem, sem determinar o uso do sistema em todas as rodovias concedidas. A decisão pela implementação do modelo de Free Flow é de competência do Poder Público, com base nos estudos desenvolvidos para a concessão, nos benefícios aos usuários, e no nível de maturidade das tecnologias e dos arcabouços normativos e regulatórios necessários à correta operacionalização do sistema.

Protocolo 50500.233793/2023-83

Recebido em 31 de julho de 2023 – 17:37:36

1. 5 do contrato

Os investimentos previstos nos perímetros urbanos nos municípios de Andirá, Arapoti, Bandeirantes, Cambará, Carambeí, Castro, Cornélio Procópio, Curitiba, Jacarezinho, Jaguariaíva, Joaquim Távora, Paranaguá, Piraí do Sul, Ponta Grossa, Pontal do Paraná, Santa Mariana, Santo Antônio da Platina, Sengés, Siqueira Campos e Wenceslau Braz foram compatibilizados com os planos diretores dos municípios, tendo em vista a necessidade de posterior obtenção de licenças e autorizações governamentais para a execução das obras?

Respostas: Entende-se que o questionamento encaminhado não constitui pedido de esclarecimento quanto à interpretação a ser dada ao regramento contratual estabelecido, e sim propostas de aprimoramentos regulatórios ao contrato de concessão que se tornam intempestivas, considerando o Edital já publicado e as etapas prévias percorridas de participação e controle social sobre o objeto do projeto.